

第4章 国際関係

第4章 国際関係	4-7
1. 国際交渉・連携等の推進	4-7
1. 1 経済連携における取組み	4-7
(1) WTO(世界貿易機関)への対応 (H1 白書～)	4-7
a. 平成当初のG A T Tウルグアイ・ラウンドへの取組	4-7
b. W T O (世界貿易機関) 協定の発効 (H7～12 白書)	4-7
c. 国土交通省時代の取組み (H13 白書～)	4-8
(2) 二国間経済協定等の策定への対応	4-8
(3) 環太平洋パートナーシップ (TPP) 協定	4-9
1. 2 国際機関等への貢献と戦略的活用	4-10
(1) APEC(アジア太平洋経済協力)への対応	4-10
a. 運輸省時代の取組み (APEC 創設前)	4-10
b. 運輸省時代の取組み (APEC 創設後)	4-10
c. 国土交通省時代の取組み	4-12
(2) 東南アジア諸国連合 (ASEAN) への対応 (H13 白書～)	4-14
(3) 経済協力開発機構 (OECD) への対応	4-18
a. 運輸省時代の対応	4-18
b. 国土交通省時代の対応	4-20
(4) IMO(国際海事機関)への対応	4-21
(5) 国際民間航空機関(ICAO)への対応	4-22
(6) ILO(国際労働機関)への対応	4-23
(7) 持続可能な開発目標 (SDGs)	4-23
(8) 世界銀行 (WB) への対応	4-23
(9) アフリカ開発会議 (TICAD) への対応	4-23
1. 3 その他の個別分野での取組み	4-24
(1) 道路分野での取組み (H13 白書～)	4-24
(2) 港湾分野での取組み (H13 白書～)	4-24
(3) マラッカ・シンガポール海峡での航行安全対策への取組み	4-25
a. 運輸省時代の取組み	4-25
b. 国土交通省時代の取組み	4-26
(4) 気象・地震津波分野での取組み	4-26
a. 運輸省時代の取組み	4-26
b. 国土交通省時代の取組み	4-27
(5) 国連防災世界会議等	4-27
(6) 東アジア海域環境管理パートナーシップ (PEMSEA)、北西太平洋地域海行動計画 (NOWPAP)	4-28
1. 4 国際条約・協定への加盟。履行	4-28
(1) 海洋法に関する国際連合条約 (「国連海洋法条約」) (H8 白書)	4-28
a. 国連海洋法条約の発効	4-28
b. 関連国内法の整備等	4-28
c. 「海の日」から始まる「海の憲法」	4-29
(2) 気候変動に関する国際連合枠組条約への対応 (※詳細は 12 気象参照)	4-29

(3) 船舶バラスト水規制管理条約 (※1.2(4) IMO(国際海事機関)への対応参照) ...	4-29
(4) 船員関係諸条約 (※1.2(6)ILO(国際労働機関)への対応参照)	4-29
(5) 日米友好通商航海条約 (※3.1(3) 日米間の取組参照)	4-29
(6) 国際民間航空条約(シカゴ条約) 下での取組み (※3.4(1) I C A O国際航空運送会議参照).....	4-29
(7) 1974年海上人命安全条約(SOLAS条約)の改正(※3.3(1)海上安全対策の推進、6.4船舶や船員に関する国際基準への取組み参照)	4-30
(8) 海洋汚染防止条約(MARPOL条約)(※6.4船舶や船員に関する国際基準への取組み参照)	4-30
(9) 1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(STCW条約)(※6.4船舶や船員に関する国際基準への取組み参照)	4-30
1. 5 交通分野の会合	4-30
(1) 交通に関する大臣会合(H14白書～)	4-30
(2) アジア・太平洋地域インフラ担当大臣のネットワークの確立に向けた取組み	4-31
(3) 交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合	4-32
(4) WSSD(持続可能な開発に関する世界首脳会議)への対応	4-32
(5) G7 長野県・軽井沢交通大臣会合.....	4-32
2. 国際協力(国際経済協力,国際科学技術協力等)	4-33
2. 1 運輸省時代の運輸分野国際協力の動向(H1～12白書)	4-33
2. 1. 1 資金協力、技術協力	4-33
(1) 概要.....	4-33
(2) 資金協力.....	4-33
(3) 技術協力.....	4-34
2. 1. 2 多様化する経済協力要請への対応	4-37
(1) 国際観光開発総合支援構想(ホリディ・ビレッジ構想)の推進等(H1白書)	4-37
(2) 輸送安全対策協力(H1白書)	4-37
(3) 開発途上国のニーズに見合った経済協力の推進	4-38
(4) 経済協力に関する啓蒙(H2白書)	4-39
(5) 国際協力小委員会の設置	4-39
2. 1. 3 重要性が増大するアジア地域に対する協力(H1白書)	4-39
(1) ASEAN諸国	4-39
(2) インド.....	4-39
2. 1. 4 その他の個別協力	4-40
(1) ソ連、東欧への協力	4-40
(2) 協力案件における環境への配慮	4-40
(3) 北京-上海高速鉄道(H11白書)	4-40
(4) 開発途上国における都市交通問題への協力(H11白書)	4-41
2. 2 国土交通省時代の国際協力(H13白書～)	4-41
(1) 日本の技術、ノウハウを活かした国際協力の展開	4-41
(2) 広域インフラ整備等への協力	4-42
(3) 環境・安全面での協力	4-42
(4) 「国際協力の日」記念シンポジウムの開催	4-44

2. 3 国際科学技術協力	4-44
(1) 概要.....	4-44
(2) 運輸省における分野毎の国際科学技術協力活動	4-45
a. 自動車関係.....	4-45
b. 鉄道関係.....	4-45
c. 船舶関係.....	4-45
d. 港湾関係.....	4-45
e. 航空関係.....	4-46
f. 海上保安関係.....	4-46
g. 気象関係.....	4-46
h. 国際船と海の博覧会への参加（H3、4白書）	4-46
3. 各分野における多国間・二国間国際交渉・連携の取組み	4-47
3. 1 運輸省時代の多国間・二国間の取組み（H1～12白書）	4-47
(1) 国際社会と調和した運輸行政の展開の必要性（H1白書）	4-47
(2) 運輸ハイレベル協議	4-47
(3) 日米間の取組	4-48
a. 日米構造問題協議.....	4-48
b. 大型公共事業への外国企業参入問題	4-48
c. 自動車基準・認証制度の国際化の推進.....	4-49
d. 日米経済パートナーシップ協議（H5白書）	4-50
e. 日米建設協議（H5、6白書）	4-50
f. 日米包括経済協議（H6白書）	4-51
g. 日米運輸技術協力の推進（H5、6白書）	4-52
h. 日米航空協議（H7～10白書）	4-52
i. 港湾荷役問題（H9白書）	4-53
(4) 諸外国からの規制緩和要望等への対応	4-54
a. 諸外国からの規制緩和要望への対応（H8白書）	4-54
b. MSA S調達問題（H9白書）	4-54
c. 自動車燃費問題.....	4-55
3. 2 個別分野での協力（運輸省時代）	4-55
3. 2. 1 海事分野での協力	4-55
(1) 海上安全対策の推進(詳細は08安全、10危機管理参照)	4-55
a. タンカー安全対策の推進（H5白書～）	4-55
b. カーフェリーの安全対策（H7白書）	4-55
c. ばら積み貨物船の安全対策の推進（H8白書）	4-55
d. 船舶の安全性の向上（H12白書）	4-56
e. 東京MOU/PSC検査官研修（H8白書）	4-56
f. 船舶に対する窃盗・強盗事件等への対応.....	4-56
(2) マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策（再掲）	4-56
(3) アジア海運フォーラム（H8白書）	4-57
(4) アジア太平洋海上保安主管庁フォーラム（H8、9白書）	4-57
(5) クオリティー SHIPPING・セミナーの開催（H12白書）	4-57
3. 2. 2 航空分野での協力・交渉	4-57

(1) ICAO国際航空運送会議（H7白書）	4-57
(2) アジア・オセアニア地域航空フォーラム（H8白書）	4-57
3. 2. 3 運輸分野での協力	4-58
(1) 東アジア運輸フォーラム（H9白書）	4-58
3. 2. 4 その他分野での協力	4-58
(1) 太平洋自然災害監視ネットワーク（H8白書）	4-58
3. 3 国土交通省時代の多国間・二国間の取組み（H13白書～）	4-59
(1) 二国間経済協定等の策定への対応（※1.1「経済連携における取組み」参照） ..	4-59
(2) 環太平洋パートナーシップ（TPP）協定（※1.1「経済連携における取組み」参照）	4-59
(3) 運輸ハイレベル協議	4-59
(4) 日米間における新たな経済協定の枠組みへの対応	4-59
3. 4 個別分野における二国間の取組み（国土交通省時代）	4-59
(1) 交通分野.....	4-59
(2) 都市分野.....	4-60
(3) 防災分野.....	4-61
(4) 道路分野.....	4-61
(5) 鉄道分野.....	4-62
(6) 自動車分野	4-63
(7) 運輸分野.....	4-63
(8) 海事分野.....	4-64
(9) 港湾分野.....	4-65
(10) 航空分野	4-66
(11) 物流分野	4-66
(12) 気象・地震津波分野	4-67
(13) 海上保安分野	4-68
4. 国際輸送サービスの充実 ※インフラについては、03 物流、14 インフラにて記述.	4-68
4. 1 国際人流の変化への対応（H2白書）	4-68
(1) 平成初期の国際人流の概況	4-68
(2) 国際航空路線網の充実	4-69
a. 航空路線の充実.....	4-69
b. 航空交渉の推進.....	4-69
(3) 国際海上交通網の充実	4-69
a. 新たな国際航路開設.....	4-69
(4) 多国間協議、二国間協議の推進	4-70
(5) 国際観光の振興	4-70
4. 2 国際物流の変化への対応（H2白書）	4-70
(1) 平成初期の国際物流の概況	4-70
(2) 国際航空貨物増加への対応	4-71
(3) 外航海運に係る二国間、多国間の交渉	4-71
(4) 重要海峡等における円滑かつ安全な航行の確保	4-71
(5) 国際複合一貫輸送の一層の促進のための障害の除去	4-72
(6) 核物質輸送に係る安全の確保	4-72

(7) 海上安全対策の推進（H5 白書）	4-72
(8) 国際交通サービスの充実（H6 白書～）	4-72
a. 我が国の国際運輸の状況.....	4-72
b. 国際交通網の充実.....	4-73
5. インフラシステム海外展開の促進	4-74
5. 1 国土交通省におけるインフラ海外展開の取組概要	4-74
(1) 海外における官民協働型インフラ整備プロジェクトの促進への取組み（H20、21 白書）	4-74
(2) 運輸産業の国際展開（H22～25 白書）	4-74
a. ソフトインフラの積極展開.....	4-75
b. 資金調達を通じた我が国企業の国際展開支援	4-75
(3) 「インフラシステム輸出戦略」の策定（H25 白書）	4-75
a. 「川上」からの参画・情報発信	4-76
b. インフラシステム海外展開に取り組む企業支援	4-76
c. ソフトインフラの海外展開.....	4-76
(4) （株）海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の設立（H26 白書～）	4-76
(5) 国土交通省インフラシステム海外展開行動計画の策定（H27 白書～）	4-77
5. 2 個別の取組み	4-78
(1) トップセールスの展開	4-78
(2) 各種協議会を活用した官民での情報収集の強化	4-80
5. 3 分野別の取組み（H22～25 白書）	4-81
(1) 鉄道分野.....	4-81
(2) 道路分野.....	4-81
(3) 港湾・空港分野	4-82
(4) 海事分野.....	4-82
(5) 港湾分野.....	4-82
(6) 海上保安分野	4-82
(7) 航空分野.....	4-82
(8) 物流分野.....	4-82
(9) 気象・地震津波分野	4-82
(10) 研究分野	4-83
5. 4 各国との対話の推進（H26 白書～）	4-83
a. 東南アジア.....	4-83
b. 南アジア.....	4-91
c. ロシア.....	4-93
d. 米国.....	4-94
e. 東アジア.....	4-94
f. 中東	4-95
g. その他地域.....	4-96
6. 国際標準化に向けた取組み（H13 白書～）	4-98
6. 1 自動車基準・認証制度の国際化	4-98
6. 2 ITS の国際標準化	4-99
6. 3 鉄道規格の国際標準化（H14 白書）	4-99

6. 4 船舶や船員に関する国際基準への取組み	4-99
6. 5 物流システムの国際標準化の推進	4-100
6. 6 日本海呼称問題への対応	4-100
7. その他分野.....	4-101
7. 1 国際的なイベント等への対応	4-101
(1) 戦争・紛争等への対応	4-101
a. 国際平和への貢献（H3白書）	4-101
(2) 災害への対応（H16白書）	4-101
a. スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害への対応	4-101
(3) オリンピック・パラリンピック東京大会等への対応（※10危機管理参照）	4-101
(4) 国際的テロ対策（※10危機管理参照）	4-101
(5) 国際的な感染症対策（※10危機管理参照）	4-101

第4章 国際関係

1. 国際交渉・連携等の推進

1. 1 経済連携における取組み

(1) WTO(世界貿易機関)への対応 (H1 白書～)

a. 平成当初のGATTウルグアイ・ラウンドへの取組

ガットにおいては、従来、関税引き下げを中心とした多角的貿易交渉を実施してきたが、61年9月より開始されたウルグアイ・ラウンドでは、従来からの物の貿易に係る分野に加えて、新たにサービス取引の分野をも取り上げた。近年経済活動におけるサービスの果たす役割が極めて重要なものとなっていることから、サービス取引においても物の貿易と同様に自由化の枠組みについて国際的な合意を確立する必要があるとの考え方が強まったことに基づくものであった。このサービス取引交渉(GNS)においては、各国の法令等の透明性の確保、最恵国待遇の付与、紛争処理手続等を内容とする枠組協定と、各サービスセクターにおける特殊性に配慮した枠組協定の例外等を規定するセクター別附則を中心に活発な議論が行われた。

各国の運輸に関する規制の緩和も、サービスに係る国際取引自由化の重要課題として取り上げられているが、民間航空分野における二国間航空協定の取扱、海運分野における沿岸輸送(カボタージュ)の自国民への留保等、枠組協定の適用について特殊な配慮を要する分野があることから、その内容如何によっては我が国の運輸事業のあり方に大きな影響を与えることとなるため、これらの点にも留意しつつ、このサービス取引交渉に的確に対応していく必要があるとされた。

平成3年12月には、ダンケル・ガット事務局長より各国にウルグアイ・ラウンド最終合意案が提示され、これをもとに個別の自由化交渉が行われた。

GATTウルグアイ・ラウンドにおける交渉は、平成5年12月15日に実質妥結し、6年4月15日にはモロッコのマラケシュにおいて交渉参加国が「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定」(以下「WTO協定」という。)等を添付した最終文書への署名を行ったところであり、早ければ7年1月に発効することとなった。

ATTウルグアイ・ラウンドにおいては、新たに運輸、金融等のサービス分野が取り上げられ、その自由化促進のためのルールを定めた「サービスの貿易に関する一般協定」がWTO協定の附属書として作成されたが、サービス分野における主要交渉分野であった海運については8年6月まで継続交渉を行うこととなっており、我が方としては、海運継続交渉においても引き続き海運自由化の推進を図るべく対応していく必要があった。

b. WTO(世界貿易機関)協定の発効(H7～12白書)

昭和61年より開始されたGATTウルグアイ・ラウンドにおける交渉の成果として、平成7年1月に「世界貿易機関を設立するマラケシュ協定」(以下「WTO協定」という。)が発効した。

WTO協定の附属書の1つである「サービスの貿易に関する一般協定」においては、運輸、金融等のサービス分野の自由化促進のためのルールが定められた。航空分野については、航空機の保守等の一部の附随的な業務を除き、同協定の適用除外とされた。また、海運分野についてはウルグアイ・ラウンド後も継続交渉が行われてきたが、米国が消極的姿勢に終始したことなどにより8年6月末の期限までに交渉がまとまらなかったため、本交渉を一旦中断した。

サービス交渉は12年1月より開始されることがGATSにおいて規定されていたが、11年11月のシアトル第3回閣僚会議までは、広範な交渉分野を対象とするラウンドの一分野として開始することを目指して交渉が進められた。しかしながら、閣僚会議は各加盟国の意見の相違を埋めることができないまま決裂し、その結果現在、サービス分野及び農業分野のみについて、それぞれの協定の根拠条文に基づき、12年から交渉が行われている。

サービス交渉においては、12年5月に当面の作業内容を規定したロードマップについて合意したことを踏まえ、GATSの規定においてサービス交渉ごとに定めることとされている交渉の指針等に関し、議論が進められた。

c. 国土交通省時代の取組み（H13白書～）

世界の多角的貿易体制を発展させるため発足したWTO(世界貿易機関)は、モノの分野の自由化だけでなく、交通・観光・建設関連サービスを含むサービス分野をも対象としている。サービスは農業とともに2000年からビルトインアジェンダ(交渉開始がすでに合意済の分野)として交渉が開始され、2001年3月に交渉の目的、原則、範囲、方式・手続を定めた「交渉の指針及び手続」が策定された。11月にはカタールの首都ドーハにおいて第4回閣僚会議が開催され、交渉期限を約3年間(2005年1月1日)とする新たな多角的貿易交渉を開始することが決定された。サービス分野についても新ラウンドの一環として位置づけられた。2003年(平成15年)9月の第5回閣僚会議(メキシコ、カンクン)では、閣僚会議文書案に合意が得られなかったが、今後も多角的貿易体制の維持・発展のため交渉の一層の進展が期待された。2004年(平成16年)7月には、インドネシアのバリ島にて第4回運輸大臣会合が開催され、運輸分野における貿易円滑化・自由化に向けた取り組みや交通セキュリティ対策の強化等が議論され、今後の活動の優先事項及び実施計画を盛り込んだ大臣共同声明が採択された。

特に、海運サービスについては、過去に行われた自由化交渉が合意に至らず、サービス分野の中で唯一サービス貿易一般協定(GATS)の主要規定のほとんどが適用されていない状態であった。世界貿易促進のためには自由かつ公正な海運市場の全世界的な形成が不可欠であり、我が国は海運交渉成功に向けて海運関心国会合を開催する等先導的な役割を果たしてきた。

航空運送サービスについては、航空機の修理及び保守等の補助的なサービスを除き適用が除外されており、サービス貿易理事会において協定の適用のさらなる可能性を検討することを目的として、レビュー会合が実施された。

2005年(平成17年)12月の香港閣僚会議において2006年(平成18年)に交渉を妥結することで一致していたが、同年7月にジュネーブで開催された閣僚会合では妥協点を見出せないまま終了し、交渉は中断した。しかし、2007年(平成19年)1月末のダボスにおける非公式閣僚会合を受け、交渉が本格的に再開された。平成24年初頭からは、ドーハ・ラウンド交渉全体が停滞する中で、日本を含む有志国は、21世紀にふさわしい新サービス貿易協定の策定に向けた議論を並行的に進め、25年6月から交渉を開始した。

また、政府が行う調達手続の透明性の確保と市場参入の拡大を図ることを目的とした政府調達協定(GPA)改正交渉が、23年12月に開催されたWTO政府調達閣僚会合において実質的妥結に至り、24年3月、WTO政府調達委員会において改正議定書が正式に採択された。発効に向けGPA参加国・地域が受諾に係る国内手続を進めてきた結果、26年3月7日に発効要件である全参加国・地域の2/3の受諾書の寄託が行われ、改正GPAは26年4月6日に発効した。我が国は25年12月に国会承認を得た後、国内手続を経て26年3月17日に受諾書をWTO事務局へ寄託しており、我が国の改定議定書は26年4月16日に発効した。

(2) 二国間経済協定等の策定への対応

世界における自由貿易等の推進の枠組みとしては多国間のそれに加え、二国間の協定も数多く締結されてきていた。我が国も近年この動きに呼应し始め、シンガポールとの間に初めての二国間自由貿易協定を締結することとなり、13年10月に実質合意に達した。国土交通省としては、WTOへの対応と同様に、我が国の関連事業者が適切な事業活動を行えるよう、個別の懸案分野に

取り組んだ。以降、メキシコ、韓国、フィリピン、タイ、マレーシアとの間で経済連携協定の交渉を行った。2006年（平成18年）9月には、フィリピンとのEPAに署名した。

さらに、「包括的経済連携に関する基本方針」（平成22年11月9日閣議決定）に基づき、幅広い国々と高いレベルの経済連携を戦略的かつ多角的に進めていくこととし、平成23年時点では、世界の国・地域と13のEPA/FTAが発効した。（平成30年3月時点15、31年3月時点17の国・地域）

平成28年3月現在、15の国・地域（TPPを除く）とのEPAについて、発効済み・署名済みである他、日EU・EPAや東アジア地域包括的経済連携（RCEP）等の締結に向けた交渉に取り組んだ。EPA/FTAを活用し、我が国の運輸、建設業等の国際競争力の強化及び海外展開の推進の観点から、相手国の外資規制の撤廃・緩和等を通じたサービス分野の自由化、相手国の政府調達に関する参加機会の拡大に取り組んだ。

日EU・EPAについては、25年3月に交渉開始を決定し、28年3月現在までに15回の交渉会合が実施された。27年11月の日EU首脳会談において、引き続き年内の大筋合意実現に向け最大限努力し、仮に実現できなくとも、翌年のできるだけ早い時期の大筋合意を目指すことで一致したことを受け、国土交通省を含む日本政府全体で早期締結に向けた取り組みを加速した。28年12月に、岸田外務大臣とマルムストローム欧州委員の間で可能な限り早期の大枠合意を目指すことで一致したことを受け、国土交通省を含む日本政府全体で早期締結に向けた取り組みを加速した。29年7月に大枠合意の達成が確認され、12月に交渉の妥結が確認された。30年7月に署名、同年12月国会において承認された。同12月、欧州議会・理事会による可決・決定を経て、日本・EU双方において国内手続きが完了した旨を相互に通告した。これにより、日EU・EPAは31年2月1日に発効した。国土交通分野の主な合意内容として、政府調達の鉄道分野について、日本・EU双方の市場アクセスの改善が図られることとなった。また、自動車の環境・安全基準については、国連における基準認証の国際調和を促進するための日本・EUの協力等について合意した。

RCEPについては、ASEAN諸国、中国、韓国、オーストラリア等16か国が交渉に参加した。25年5月より交渉を開始し、28年3月現在までに11回、29年3月現在までに17回、30年3月現在までに21回、31年3月現在までに25回の交渉会合が実施された。

（3）環太平洋パートナーシップ（TPP）協定

TPP協定は、世界のGDPの4割を占め、アジア・太平洋地域の貿易・経済活動のルールとなる経済連携協定であり、我が国にとっても、アジア・太平洋地域の成長を取り込むための成長戦略の柱である。我が国は平成25年7月に交渉参加し、27年10月には、TPP協定が大筋合意された。国土交通分野の主な合意内容として、自動車の環境・安全基準については、国内基準を引き下げることなく、国際調和を進めることに合意した。また、政府調達については、マレーシアやベトナム等で新たに一般競争入札が義務付けられるなどにより、我が国のインフラシステム海外展開の促進に繋がることが期待された。同年11月には、TPPを我が国の経済再生や地方創生に直結させるための「総合的なTPP関連政策大綱」を政府として取りまとめた。28年2月には署名され、同年12月には、国会において承認され、関連法案が成立した。29年1月には国内手続き完了を寄託国（ニュージーランド）に通報した。29年1月には米国が離脱したものの、同年11月に11カ国による新たなTPP協定（CPTPP）が大筋合意され、30年3月に署名、同年6月国会において改めて承認された。27年11月に政府として取りまとめた「総合的なTPP関連政策大綱」についても、日EU・EPAの大枠合意も踏まえ、29年11月に改訂された。30年10月には、我が国を含む6ヶ国が国内手続きを完了し、寄託国であるニュージーラ

ンドに対し通報した。政府調達分野では、マレーシアやベトナム等で新たに一般競争入札が義務付けられるなどにより、我が国のインフラシステム海外展開の促進に繋がることが期待された。

1. 2 国際機関等への貢献と戦略的活用

(1) APEC(アジア太平洋経済協力)への対応

a. 運輸省時代の取組み (APEC 創設前)

アジア太平洋地域においては、アジアNIEs及びASEANを中心として急速な経済発展が進み、今後世界経済の成長センターとしての役割を担うことが期待されていた。このような情勢を踏まえ、地域内諸国の経済協力を推進するためのフォーラムとしてアジア太平洋経済協力閣僚会議(APEC)、太平洋経済協力会議(PECC)等が創設され、活動を開始していた。運輸省としては、当地域の経済成長を促進し、人流、物流の活性化を図るためには、域内開発途上国における港湾、空港等輸送インフラストラクチャーの適切な整備及び観光の振興が急務との認識のもと、これらのフォーラムにおける検討を通じ、域内開発途上国の輸送インフラストラクチャーの整備及び観光開発の促進に協力していくこととした。

注2) アジア太平洋経済協力閣僚会議(APEC)は、オーストラリアのホーク首相がアジア太平洋地域の経済問題に関し、閣僚会議を含むより制度的な協議システムの創設を提唱したことに端を発し、平成元年11月に第一回、2年7月に第二回の閣僚会議が開催された。平成2年時点で、APECは、我が国をはじめ豪、米、加、NZ、韓国、ASEAN諸国の12か国により構成され、太平洋経済協力会議(PECC)等がオブザーバーとして参加していた。

注3) 太平洋経済協力会議(PECC)は、1980年1月に故大平首相が訪豪した際のフレージャー首相との合意に基づき、同年9月に結成された。性格としては、官・財・学の3者構成による国際フォーラムである。平成2年時点で、PECCは、我が国をはじめ米、加、豪、中、韓など13か国2地域から構成されていた。昭和63年5月のPECC大阪総会において、「運輸・通信・観光」(Triple-T)のテーマについて我が国が幹事国となり、63年6月以降、太平洋地域における運輸、観光、通信の現状及び将来の姿、地域の発展への寄与等に関する検討を開始した。

b. 運輸省時代の取組み (APEC 創設後)

アジア・太平洋地域における経済関係の緊密な協力を図り、地域の一層の発展に資するため、元年に設立されたAPECは、6年11月に、インドネシアのボゴールで開催された第2回非公式首脳会議において、自由で開かれた貿易及び投資という目標を先進工業経済は2010年、開発途上経済は2020年までに達成することを宣言するなど、米国の同地域重視の政策とも相俟って急速な盛り上がりを示した。7年11月の大阪における閣僚会議及び非公式首脳会議では、ボゴール宣言達成のための具体的な道筋を示す「大阪行動指針」が策定された。8年11月のフィリピン会合では、具体的行動を記した「マニラ行動計画」を策定した。9年11月のヴァンクーヴァー会合では、各メンバーの行動計画を改訂し、ロシア、ヴィエトナム、ペルーの3ヶ国が新たに参加することが決定した。10年11月のクアラルンプール会合からはロシア、ヴェトナム、ペルーの3ヶ国が正式に参加することとなった。11年9月のオークランド会合では、経済の回復を早めつつ、持続的な成長を維持するため、保護主義に抵抗するとともに、規制改革及び競争の促進を通じた市場の強化が重要との認識で一致し、また、WTO次期ラウンド交渉への支持を表明した。

このような中であって、運輸省では、運輸ワーキンググループ及び観光ワーキンググループを中心に、成長著しい同地域において、米国、アジア諸国等と密接な連携をとりつつ、積極的な貢献を果たした。

① 運輸ワーキンググループの動き

平成5年に、米国より規制緩和、民営化、環境問題、インフラ整備、人材育成等を内容とする政策提言がなされたが、アジア諸国の米国提案に対する反対が強く、米国は提案をとり下げた。

日本は、域内の政府系研究機関、研究内容等のリストを作成すべく我が国が提案した「運輸技術研究データベース」、自動車及び同部品の基準調和に向けた「道路輸送調和プロジェクト」、電子データ交換促進を図る「EDIプロジェクト」等のプロジェクトに積極的に対応した。なお、平成7年9月にはシドニーで第8回会合が開催され、作業計画が採択された。

8年4月にヴァンクーヴァーにて開催された第9回運輸ワーキンググループにおいて、我が国の提案により、港湾の専門家間で共通の課題について協力していくための港湾専門家会議を設立することとなった。その他、域内の政府系研究機関、研究内容等のリストを作成すべく我が国が提案した「運輸技術研究データベース」、自動車及び同部品の基準・認証制度の調和の可能性、手法等の調査活動に関する「道路輸送調和プロジェクト」、電子データ交換促進を図る「EDIプロジェクト」等のプロジェクトに積極的に対応した。

8年11月には、タイ・プーケットで開催された第10回会合において、我が国の提案により港湾専門家会議が設立され、港湾開発や効率的な管理・運営等6つのテーマが確定した。9年4月には、アメリカ・シアトルで開催された第11回会合において具体的作業内容及び実施計画が決定された。

また、第10回会合において、我が国から海運分野の活動を検討する旨の提案を行ったところ、いかなる活動が可能かについて議論を進めることが合意され、第11回会合において、活動テーマ及び進め方について議論が行われた。

その他、域内の政府系研究機関、研究内容等のリストを作成すべく我が国が提案した「運輸技術研究データベース」においては、データベースをインターネットに掲載することが第11回会合において合意され、9年6月にAPECホームページにてアクセス可能となった。また、自動車及び同部品の基準・認証制度の調和の可能性、手法等の調査活動に関する「道路輸送調和プロジェクト」等のプロジェクトにも積極的に対応した。

10年度には、港湾専門家会議においては、港湾開発戦略、効率的な港湾管理・運営等、域内港湾の容量と効率の改善に関する6つのテーマとその幹事を定め、作業を実施した。10年春に完成、稼働を開始した「港湾データベース」は11年秋にはチリから日本へ移転される予定で、さらなる拡充に向けた作業が進められた。

また、域内の自由で効率的な海運業の発展のための政策論議を行うため「海運イニシアティブ」が第10回会合において我が国の提案により設立された。APECにおける海事全般の活動について参加メンバー共通の目標、枠組みを明文化したミッション・ステートメント(第13回会合で採択)の策定に続き、海運政策等に関する情報交換等を目的とする「透明性確保プロジェクト」において各メンバーの海運政策の内容開示とその成果に基づく海運政策分析作業が進められた。

さらに、自動車及び同部品の基準・認証制度の調和の可能性、手法等の調査活動に関する「道路輸送調和プロジェクト」、効率的で統合された複合一貫輸送システムの調査報告に関する「インターモーダルタスクフォース」等のプロジェクトにも積極的に対応した。

② 観光ワーキンググループの動き

①データの整備、交換②観光開発と自然環境の保全③重要イベント等に関する情報の提供④観光振興の経済的阻害要因と促進方策⑤人材育成、について検討がなされ、我が国は、②に関連し、5年度を初年として、観光と環境に関する問題点、解決方策の把握等を目的として全般的な調査を実施した。7年5月にニュージーランドで第6回会合が、10月に金沢市で第7回会合が開かれた。会合では、観光活動と関連した貿易の自由化に対する障害の除去などを主たる内容とする中

長期の作業計画及び11月の大阪閣僚会議に向けての提言が取りまとめられた。8年5月に北京で第8回会合が開催されたが、本会合は「大阪行動指針」が策定された後の初めての会合であり、観光に関する障壁の除去問題をはじめ域内全体の自由化、円滑化を目指した第一歩の会合として熱心な討議が行われた。

8年9月にチリのサンティアゴにおいて第9回会合が、さらに9年5月に台北において第10回会合がそれぞれ行われた。両会合においては、観光に関する障壁の特定、及びそれに伴う旅行者及び観光産業に対する影響と問題点に関する検討を中心として議論が行われた。

9年10月にカナダのケベックにおいて第11回会合が行われ、さらに10年5月に韓国の済州において第12回会合がそれぞれ行われた。両会合においては、APEC域内における将来観光需要、観光の経済効果、観光促進についての障壁等に関する検討を中心として議論が行われた。

10年10月にマレーシアのランカウイにおいて第13回会合が行われ、さらに11年5月にメキシコのマンサニーヨにおいて第14回会合がそれぞれ行われた。両会合においては、APEC域内における観光の経済効果、観光開発の先進事例、観光促進についての障壁等に関する調査及び検討を中心として議論が行われた。11年9月にはペルーのリマにおいて第15回会合が行われ、さらに12年4月に香港において第16回会合並びにAPEC観光フォーラムが行われた。また、12年7月には韓国のソウルにおいて第1回APEC観光大臣会合が行われ、APEC観光憲章の採択及び本会合の成果をまとめた共同声明の採択がなされた。

③ 運輸大臣会合

7年6月に、ワシントンにおいて各メンバーの運輸担当大臣が初めて一堂に会し、対等かつ平等な立場からの自由な意見交換がハイレベルで行われた。全体の合意により、APEC域内運輸システムの構築に関して共同声明が取りまとめられ、我が国の基本的考え方や問題意識が十分反映された内容の「21世紀へ向けたガイドライン」や「協力と行動の優先事項」が盛り込まれた。当大臣会合の成果は運輸ワーキンググループの作業計画に反映される予定であり、その実現を図るべく対応する必要がある。

9年6月24日には、カナダ・ヴィクトリアにおいて第2回APEC運輸大臣会合が開催され、各メンバーの運輸担当大臣が一堂に会し、対等かつ平等な立場からの自由な意見交換が行われた。大臣会合では、1.安全で環境にやさしい運輸システム、2.貿易促進、3.運輸におけるより競争的な環境、4.インフラ整備、5.人材養成、6.新たな運輸技術の6つのテーマに沿って議論が進められ、APEC・運輸分野での様々な活動の総括と将来の活動に対する方向付け及び優先事項が決定され、その成果が共同声明として採択された。

c. 国土交通省時代の取組み

全世界のGDPの約6割、貿易額の約5割を占め、世界経済にとって極めて重要なアジア太平洋地域をカバーするAPECは1989年に開始されて以来「開かれた地域協力」を旗印に、貿易・投資の自由化及び円滑化と経済・技術協力の推進に向けて積極的な対話と行動を続けた。

APECには分野別に11の作業部会(WG)が設けられていたが、国土交通省では運輸及び観光WGを中心に積極的に取り組んだ。特に運輸WGについては、各種専門家・プロジェクト会合のうち、2つの議長を務める等の貢献を行った。このうち、「海運イニシアティブ」では海運の自由化に関する活発な議論をリードしており、「港湾専門家会議」では港湾能力・効率性の向上を図るための共通課題の抽出及び行動計画の作成に大きく寄与した。

2002年(平成14年)7月にメキシコのマンサニーヨで第2回観光大臣会合が開催され、旅行者の安全確保、観光分野における投資の奨励等を新たな優先行動計画とすること等を内容とする「マンサニーヨ宣言」を採択するなど、APEC域内の観光の振興について積極的に取り組んだ。

2002年(平成14年)10月には効果的な手荷物検査手続き及び器材の導入を通じた航空機の旅客の安全性の改善等の措置を盛り込んだ「テロリズムとの闘い及び成長の促進に関する APEC 首脳声明」を採択し、2003年(平成15年)10月に採択された APEC 首脳宣言では、「人間の安全保障の強化」が盛り込まれ途上国のテロ対策を支援する能力開発活動等を通じたテロ対策活動の拡充・強化が求められるなど APEC 域内の安全の確保に向けて保安に関する活動も活発となった。

2006年(平成18年)5月の運輸WGから、代表者等会合と陸・海・空・インターモーダルの分野別専門家会合に組織改編され、我が国は海事・港湾専門家会合の議長として、海運の自由化、港湾の効率性の向上、開発途上国に対する支援策に関する議論を主導した。また、観光分野では、同年5月に静岡で観光WGを開催するなど積極的な貢献を行っており、さらに、同年10月の第4回観光大臣会合において、「ホイアン宣言」を採択し、観光が APEC 域内の経済発展に大きく貢献し得る旨の認識が改めて共有された。

2007年(平成19年)3月に豪・アデレードで開催された第5回交通大臣会合では、交通分野における安全、保安、自由化及び円滑化等に向けて優先的に取り組むべき事項を取りまとめた大臣共同声明を採択した。観光WGは、同年5月に豪・ゴールドコーストで開催され、新たに気候変動対策や投資促進等の取組を実施していくことが確認された。

2008年(平成20年)4月の第5回観光大臣会合(ペルー)では、域内の持続可能な発展に向けた取組を進め、また4・12月に開催された観光WGでは、域内発展のため気候変動対策ほか広範な取組を実施していくことが確認された。

交通WGは、分野別専門家会合で陸・海・空・インターモーダルについて議論を行っており、この成果を踏まえて2009年(平成21年)4月にはマニラで交通大臣会合が開催された。

2010年(平成22年)10月には第33回交通WGが千葉で開催された。観光WGは、APEC 域内の観光振興に向け、域内に共通した政策的諸課題について議論を行っており、同年9月には国土交通大臣が議長を務めた第6回観光大臣会合が奈良で開催され、本会合の成果として「奈良宣言」を採択した。

2011年(平成23年)9月には第7回交通大臣会合が米国で開催された。本会合には国土交通副大臣が出席し、交通に関する自然災害への準備・対応・復旧、日本における航空セキュリティに係る取組みについて発表を行った。

2012年(平成24年)7月には第7回観光大臣会合がロシアで開催され、東日本大震災での各加盟国・地域からの支援に対する感謝を伝えるとともに、震災から得た教訓を共有した。24年8月には交通大臣特別会合がロシアで開催され、我が国はサプライチェーンの改善における交通大臣の役割及び APEC 加盟国・地域との協力について発表した。それぞれの大臣会合において採択された大臣宣言が同年9月に開催された首脳会議における首脳宣言に盛り込まれた。特に観光分野については、経済発展における観光の重要性や旅行円滑化等が盛り込まれた。

2013年(平成25年)9月には、第8回 APEC 交通大臣会合が東京で開催され、国土交通大臣が、APEC 首脳会議の議長国であるインドネシアの運輸大臣とともに議長を務めた。同会合では、「APEC 域内の高質な交通を通じた連結性の強化」を基本テーマに議論が行われ、議論の成果として、①2020年までに APEC 地域の交通ネットワークがどのような姿になるかを示す「コネクティビティ・マップ」を策定すること、②加盟国・地域の経験を持ち寄ったインフラの投資・資金調達・運営のベストプラクティスを共有すること、③利便性・安全性・環境保護性に重点をおいた「質の高い交通(QualityTransport)」ビジョンを策定すること等が取りまとめられた「大臣共同声明」が採択された。同声明の主旨は、同年10月に開催された首脳会議における首脳宣言にも盛り込まれた。なお、大臣共同声明に掲げられた上記3つのイニシアチブについては、27年フィリピンにおいて開催予定である第9回 APEC 交通大臣会合にその取組みを報告するこ

ととされた。

また、観光分野では、25年10月にAPEC旅行円滑化に関するハイレベル政策対話がインドネシアのバリで開催され、ビザ円滑化等に関する議論が行われた。26年9月に第8回APEC観光大臣会合が中国・マカオにて開催され、各エコノミーからそれぞれの観光戦略について発表するとともに、アジア太平洋地域の観光市場の統合やスマートツーリズム、低炭素観光の促進等について議論が行われた。

2015年(平成27年)10月にフィリピンで開催された第9回APEC交通大臣会合では、日本は第8回の議論の成果として、①コネクティビティ・マップ、②加盟国・地域の経験を持ち寄ったインフラの投資・資金調達・運営のベストプラクティスの共有、③利便性・安全性・環境保護性に重点をおいた「質の高い交通(Quality Transport)」ビジョンの3つのイニシアチブについての取り組みを報告した。

2017年(平成29年)10月にパプアニューギニアで開催された第10回APEC交通大臣会合では、強靱かつ持続可能な交通やイノベーションを通じた地域連結性をテーマとした議論が行われ、我が国からは、「インフラプロジェクトにおけるPPPの促進」のテーマでプレゼンテーションを行い、これらの議論が共同大臣宣言として取りまとめられた。また、APECの交通分野を取り扱う作業部会「APEC交通ワーキンググループ」の第44回開催が平成29年4月にチャニース・タイペイにて行われたところ、日本からも積極的に参加し、APEC域内の交通分野における自由化・円滑化、保安、安全等について議論した。また、APECの交通分野を取り扱う作業部会「APEC交通ワーキンググループ」の第46回会合が30年10月にペルーにて開催され、APEC域内の交通分野における自由化・円滑化、保安、安全等について議論された。

国内では、28年5月のG7伊勢志摩サミットで採択された「質の高いインフラ投資の推進のためのG7伊勢志摩原則」を踏まえ、APEC各国における「質の高いインフラ投資」の理解の醸成や国際的スタンダード化の推進を図るため、29年10月にAPEC加盟エコノミーの政府関係者を招聘し「APEC質の高いインフラ・ハイレベル会議」を開催した。同会議における議論を踏まえ、APEC地域における「質の高いインフラ投資」に関する取組を今後も推進・継続するため、「APEC質の高いインフラ・ハイレベル会議結果報告」を表明した。31年3月には、APEC加盟国・地域における「質の高いインフラ投資」の理解の醸成や国際的スタンダード化及びスマートシティ推進を図るため、APEC加盟国・地域のインフラ担当省庁幹部を招聘し、「APEC質の高いインフラ東京会議」を開催し、「質の高いインフラ」を海外へ発信すると共にAPEC域内のスマートシティ推進に貢献した。

(2) 東南アジア諸国連合(ASEAN)への対応(H13白書～)

2002年(平成14年)1月、小泉内閣総理大臣はASEAN歴訪の際に「日・ASEAN包括的経済連携構想」を提唱し、政府全体としてASEANとの連携強化に向けた具体策を検討することとなった。国土交通省としては、ASEAN地域と日本の間の国境を越えたモノ・人・サービス・資本・情報の自由な移動の促進を図っていくこととした。

人・モノの移動を促す交通システムは経済活動全体のインフラであり日・ASEANが経済連携の強化・経済活動の活性化をはかる上で、その発達は欠くことができないが、他方、交通量の増大に伴う大気汚染や交通事故増加の問題、多発する海難事故及びそれらによる海洋汚染の問題等の環境面・安全面にわたる問題も今後さらに深刻さを増すことが予想されるため、日・ASEANのハイレベル交通政策担当者間において、各国協調しての各種対策を講じる必要があった。

これらの観点から、同年5月、第13回ASEAN交通次官級会合にて我が国(国土交通省)から、交通分野における日本とASEANとの新たな協力関係の構築を提唱し、同年9月に第1回の日・

ASEAN 交通次官級会合を開催した。この会合において、国際物流の円滑化、海上の安全性向上・海洋汚染防止、航空の安全・効率性向上、その他最新技術の応用による環境及び安全確保等において、日・ASEAN 間の連携を一層強化することで合意した。また、2003 年(平成 15 年)秋にはミャンマーにおいて第 1 回目の日・ASEAN 交通大臣会合を開催することとなった。

また、建設分野については、ASEAN 各国の建設市場における規制の調和を図っていくことが重要である。このため、日・ASEAN 経済連携強化(CEP)専門家グループ会合や、日・タイ及び日・フィリピンの経済連携に関する作業部会において、我が国建設市場の ASEAN 諸国に対する改善要求を説明した上で意見交換を重ねているところであり、同年 11 月の日・ASEAN 首脳会議に提出された CEP 専門家グループ報告書においても、建設分野についての日本側提案に係る記述が盛り込まれた。

2002 年(平成 14 年)4 月、タイのバンコクにおいて、日本、タイ、インドネシア、フィリピン各国の運輸大臣・次官級の参加を得て、交通分野における共通課題について、政策協調をハイレベルで協議する場として、運輸政策推進会議(POINT:Policy Initiative in Transport)を開催した。

初回となる今回は、地球温暖化等の環境問題への関心の高まりを踏まえ、「アジア諸都市における交通関連の環境問題とその解決策」をテーマとし、環境にやさしい都市交通体系の整備を目指すための施策について議論を行った。また、「2002 年環境にやさしい都市交通に関するバンコク・イニシアティブ」を共同宣言として取りまとめ、1)交通に起因する環境汚染の現況把握、2)環境にやさしい交通機関としての都市鉄道の整備・充実、3)自動車の排ガス等の抑制を促すための車検制度や基準・認証制度の充実を今後各国協調して進めていくことで合意した。

2003 年(平成 15 年)10 月の日・ASEAN(東南アジア諸国連合)首脳会議では、2012 年(平成 24 年)までのできるだけ早い時期に小泉内閣総理大臣が提唱した日・ASEAN 包括的経済連携を実現することを内容とする、日・ASEAN 経済連携の「枠組み」が決定された。さらに 2003 年(平成 15 年)12 月の日・ASEAN 特別首脳会議においては、将来の日・ASEAN 関係の指針となる、「東京宣言」と、具体的な施策を盛り込んだ「行動計画」が取りまとめられた。また二国間の取組みについては、韓国、タイ、フィリピン、マレーシアとの経済連携協定締結に向け政府間交渉を開始した。

交通分野において、交通は経済活動に必要不可欠な要素であるとの観点から ASEAN との連携の強化に取り組んでおり、2003 年(平成 15 年)10 月にミャンマーにおいて「第 1 回日・ASEAN 交通大臣会合」を開催した。この会合では、日本と ASEAN の交通連携における基本的な枠組みについて合意するとともに、国際物流の円滑化、海上安全対策の強化、最新技術の応用による環境及び安全確保等の具体的な協力プロジェクトを採択した。

また、2002 年(平成 14 年)4 月に開催された第 1 回運輸政策推進会議(POINT:Policy Initiative in Transport)において、日本、インドネシア、タイ、フィリピンで取りまとめた「2002 年環境にやさしい都市交通に関するバンコク・イニシアティブ」に基づき、CDM(京都議定書に基づくクリーン開発メカニズム)推進支援事業を通じた温室効果ガスの現況把握、自動車検査等に係る研修の拡充、各国の都市鉄道整備を推進するための共同調査等を実施しており、今後とも着実に各国が協調して取組みを進めていくこととしている。

2003 年(平成 15 年)12 月には、マレーシア国プトラジャヤにおいて、我が国を含む東アジア 12 ヶ国の参加を得て、PEMSEA(Partnerships in Environmental Management for the Sea of East Asia:東アジア環境海域管理パートナーシップ)閣僚級会合が開催され、「東アジア海域の持続可能な開発戦略(SDS-SEA)」及び「東アジア海域の持続可能な開発の地域協力に係るプトラジャヤ宣言」が採択された。

2005 年(平成 17 年)11 月にラオスにおいて第 3 回日・ASEAN 交通大臣会合を開催し、我が

国はラオスと共同議長を務めた。この会合では、ASEAN 地域の貿易・投資活動の基盤となる物流分野の改善の方向性を取りまとめた「日ASEAN 物流改善計画」と、域内の航空需要増大に対応するための次世代航空保安システムの導入促進を目的とした「ASEAN 次世代航空保安システム整備共通行動計画」を採択し、更なる交通連携の推進を確認した。また、同年 5 月には第 2 回日中運輸ハイレベル協議を開催して日中間の物流円滑化等について意見交換を行い、外航貨物利用運送事業(NVOCC)に関する相互参入を確認した。

2007 年（平成 19 年）2 月に第 4 回日ASEAN 交通大臣会合を開催し、我が国はタイと共同議長を務めた。本会合では、セキュリティ対策に関する広域的な連携強化に向けた政治的メッセージを発信することを目的として「日ASEAN 交通セキュリティ大臣宣言」等を採択し、更なる交通連携の推進を確認した。また、2006 年（平成 18 年）6 月には第 4 回日韓運輸ハイレベル協議を開催し、情報を共有しながら物流政策を構築していくことが有意義であるとの認識で一致するとともに、物流に関する協力の枠組みを定める覚書に署名し、同年 12 月には第 3 回日中運輸ハイレベル協議を開催して日中間の物流円滑化等について意見交換を行った。

2007 年（平成 19 年）11 月に第 5 回日ASEAN 交通大臣会合を開催し、航空保安及び物流分野の機能向上・連携強化を目的とした「日ASEAN 航空保安向上計画」、「日ASEAN 物流人材育成ガイドライン」を採択した。また、同年 12 月に第 4 回日中運輸ハイレベル協議を開催し、2006 年（平成 18 年）に開催された日中韓物流大臣会合での成果の進捗状況及び交通分野における環境への取組み等について意見交換を行った。

2008 年（平成 20 年）11 月に開催した第 6 回日ASEAN 交通大臣会合において、日ASEAN 交通連携を従来のモード別取組みから物流、安全・安心、環境及び共通基盤の柱に沿った横断的取組みへと見直す「マニラアクションプラン」、空港環境向上を目的とする「日ASEAN エコエアポートガイドライン」、船員資質向上を目的とする「日ASEAN 船員共同養成プログラム」を採択し、環境に関する行動計画を今後策定することを承認した。物流分野では、同年 5 月に岡山県にて、第 2 回日中韓物流大臣会合を開催し、共同声明（「北東アジアにおける物流協力に関する岡山宣言」）を採択した。同年 6 月には、日中韓観光大臣会合を開催し、「日中韓の観光交流・協力の促進に関する釜山宣言」を採択した。

2009 年（平成 21 年）12 月には、ベトナムのハノイで第 7 回日ASEAN 交通大臣会合が開催され、日本とASEAN 各国が交通分野における環境対策を計画的・戦略的に実施するための「日ASEAN 交通分野における環境に関する行動計画」、交通政策立案に不可欠な交通統計データの整備・共有化に資するための「日ASEAN 交通統計データベースガイドライン」及び日ASEAN 交通連携ワークプラン（2009-2010）が承認された。

また、2010 年（22 年）に開催を予定している第 3 回日中韓物流大臣会合に向け、12 項目の行動計画に取り組んだ。2009 年（21 年）10 月には、第 4 回日中韓観光大臣会合を開催し、3 国間の観光交流・協力の推進のための「共同声明」を発表した。また、同年 11 月に第 6 回日中運輸ハイレベル協議を開催し、物流、運輸安全、環境等の分野について意見交換を行った。さらに 2010 年（22 年）3 月には、第 6 回日韓運輸ハイレベル協議を開催し、公共交通、物流等の分野について意見交換を行った。

2010 年（平成 22 年）11 月にブルネイで第 8 回日ASEAN 交通大臣会合が開催され、「日ASEAN 自動車基準・認証制度に関する協力プログラム」が承認されるとともに、日ASEAN 交通分野における環境に関する行動計画に基づき、我が国とASEAN 各国の協働により今後 2～3 年間で実施する具体的な環境対策の取組みをまとめたリストが作成された。

また、2010 年（22 年）5 月に中国の成都で第 3 回日中韓物流大臣会合が開催され、北東アジアにおける 3 国間の物流に関する行動計画の成果について確認し、今後の取組みの方針につい

て合意する共同宣言を採択した。同年 8 月には、中国の杭州で第 5 回日中韓観光大臣会合を開催し、3 国間の観光交流・協力の一層の強化等のための共同声明を発表した。

平成 23 年 12 月にカンボジアで第 9 回日 ASEAN 交通大臣会合が開催され、①効率的な物流網の構築を促進するため、我が国のノウハウ、技術、経験等を活用して支援を行う「日 ASEAN 物流パートナーシップ」及び②日 ASEAN の交通分野の防災体制について現状と課題を共有した上で、今後の協力について検討する「交通分野における防災特別専門委員会」の開催について、承認された。観光分野では、日中韓 3 国による観光大臣会合を開催し、国際観光に関する情報交換、相互協力及び意見交換を通じ、観光交流の促進と協力の強化を推進している。平成 23 年 5 月に、韓国の平昌で第 6 回日中韓観光大臣会合を開催し、3 国間の未来の観光を描く「Tourism Vision 2020」を掲げ、その実現に向けた協力方策を共同声明として取りまとめ、発表した。物流分野では、日中韓 3 国による物流大臣会合、物流発展フォーラムを開催し、国際物流に関する情報交換、相互協力及び意見交換を通じ、北東アジアにおけるシームレス物流の実現や、物流情報ネットワークの構築、環境に優しい物流の実現等、日中韓 3 国間の物流分野における更なる協力・連携の強化を推進した。物流大臣会合については、平成 18 年（2006 年）より 2 年に 1 度開催し、12 項目の行動計画に基づく取組みを推進した。

平成 24 年 11 月には、インドネシアで「第 10 回日 ASEAN 交通大臣会合」が開催され、日本から提案された「ASEAN における質の高い交通の推進」が今後 10 年間の日 ASEAN 間連携の基本的な考え方として合意されるとともに、交通の安全・安心の向上を図るため、①交通運輸技術連携プログラムの推進、②交通分野における防災協力の推進、③内航船舶の海上安全改善協力の推進、④新港湾保安向上行動計画の策定の 4 つの新規プロジェクトが承認された。

25 年 12 月にラオスで開催された「第 11 回日 ASEAN 交通大臣会合」では、「日 ASEAN 交通連携」の新たな行動計画（パクサー・アクション・プラン）が合意された。この行動計画は、ASEAN における「質の高い交通」を実現するため、①交通円滑化、②交通インフラ、③質の高い、持続的な交通、④人材育成の 4 つの政策分野の下、協力プロジェクトを実施することを内容とする。このほか、同会合において、①新航空セキュリティ向上プロジェクト、②道路技術に関する協力プロジェクト、③交通インフラ整備のための PPP 推進協力プロジェクトの 3 つの新規協力プロジェクトや、日 ASEAN との地域的な航空協定締結に向けた検討を開始することが承認された。

26 年 11 月にミャンマーで開催された「第 12 回日 ASEAN 交通大臣会合」において、各プロジェクトの実施計画である「日 ASEAN 交通連携ワークプラン 2014-2015」とともに、①新・環境行動計画の策定、②日 ASEAN クルーズ振興戦略の実施、③ランドブリッジ実現のための調査、④海の安全についての協力の 4 つの新規協力プロジェクトが承認された。また、「日 ASEAN 交通連携」における成果物として、①港湾 EDI 導入ガイドライン、②日 ASEAN クルーズ振興戦略、③ASEAN 諸国のエコエアポート調査報告書、④ランドブリッジ予備調査報告書の 4 つの文書が承認された。

27 年 11 月にマレーシアで開催された「第 13 回日 ASEAN 交通大臣会合」においては、「日 ASEAN 交通連携」の具体的実施計画である「日 ASEAN 交通連携ワークプラン 2015-2016」とともに、①日 ASEAN 交通分野における新環境行動計画、②国際物流網における道路技術共同研究プロジェクト、③海の安全についての協力（VTS 人材育成協力プロジェクト）、④自動車基準・認証制度等包括的な交通安全・環境施策に関する日 ASEAN 新協力プログラムの 4 つの新規協力プロジェクトが承認された。また、これまでのプロジェクトの成果物として、①交通安全・防災優良事例集、② PPP 優良事例集、③ランドブリッジ実現のための調査報告、④グリーン物流ビジョン及び行動計画の 4 つの文書が承認された。

なお、ASEAN においては、平成 27 年 11 月開催の「第 27 回 ASEAN 首脳会議」において、

ASEAN 経済共同体（AEC）を含む ASEAN 共同体の同年末の設立が宣言されるとともに、新たな統合の目標年である 2025 年までの新たな行動計画が採択された。また、同年 11 月開催の「第 21 回 ASEAN 交通大臣会合」においても、2016 年から 2025 年までの新たな交通分野の行動計画が承認された。

27 年末に ASEAN 経済共同体（AEC）が発足し、巨大な単一市場が実現されようとしている同地域において、地域の連結性強化等が重要となっていた。27 年度は、我が国の質の高い物流システムの海外展開に向け、アジア物流パイロット事業として、メコン地域における陸上ハブ・アンド・スポーク物流システム導入に向けた実証事業をはじめ、3 件の実証事業を実施した。また、日 ASEAN 交通連携の枠組みを活用し、ASEAN 地域への日本企業が進出しやすい土壌を形成するため、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、27 年 11 月に開催された日 ASEAN 交通大臣会合の承認を経て開始した。さらに、我が国の優れたインフラ関連技術等の普及を見据え、交通安全、環境舗装等の基準類作成に関するインドネシア及びベトナムとの共同研究等を行っており、27 年度はその一環として、インドネシアにおいて共同ワークショップを開催し、技術的討議、研究協力に関する意見交換を行った。

28 年 11 月にフィリピンで開催された「第 14 回日 ASEAN 交通大臣会合」においては、「日 ASEAN 交通連携」の具体的実施計画である「日 ASEAN 交通連携ワークプラン 2016-2017」とともに、「日 ASEAN 交通分野における新環境行動計画の実施」、「ASEAN における低環境負荷船普及促進」、「グリーン物流ビジョン・アクションプランの実施」、「港湾保安向上行動計画 2017」の 4 つの新規協力プロジェクトが承認された。また、これまでのプロジェクトの成果物として、「港湾保安マニュアル（港湾保安研修講師育成プログラム、監査モデルプログラム）」が承認された。

29 年 10 月にシンガポールで開催された「第 15 回日 ASEAN 交通大臣会合」においては、「日 ASEAN 交通連携」の具体的実施計画である「日 ASEAN 交通連携ワークプラン 2017-2018」とともに、「日 ASEAN コールドチェーン物流プロジェクト」、「航路の維持管理ガイドラインの策定」、「航路指定による安全対策ガイドラインの策定」の 3 つの新規協力プロジェクトが承認された。また、これまでのプロジェクトの成果物として、「港湾防災ガイドライン」、「交通分野における利便性優良事例集」の 2 つが承認された。

30 年 11 月にタイ・バンコクで開催された「第 16 回日 ASEAN 交通大臣会合」においては、「日 ASEAN 交通連携」の具体的実施計画である「日 ASEAN 交通連携ワークプラン 2018-2019」とともに、「道路交通安全」、「モバイル・ビッグデータの活用」の 2 つの新規協力プロジェクトが承認された。また、これまでのプロジェクトの成果物として、「日 ASEAN グリーン物流優良事例集」、「日 ASEAN コールドチェーン物流ガイドライン」、「ASEAN 国際幹線道路向け道路舗装技術資料」、「航空保安のための日 ASEAN 地域行動計画（RRMAS）」の 4 つが承認された。

30 年 11 月にシンガポールで開催された「日 ASEAN 首脳会議」においては、「2019 年に ASEAN スマートシティネットワーク（ASCN）ハイレベル東京会合をシンガポールと協同して開催する」旨が議長声明に盛り込まれ、ASEAN でのスマートシティに係る取組みの実現に向け日本が協力していくことを確認した。

（3）経済協力開発機構（OECD）への対応

α. 運輸省時代の対応

OECD は先進国を中心とする加盟国（29 ヶ国）間で、経済問題を討議する国際機関である。運輸関連分野では、観光委員会、海運委員会、造船部会があり、それぞれの分野において重要な活動を行っていた。

① 造船部会（商業的造船業における正常な競争条件に関する協定）

OECD 造船部会は、単一市場を分け合う世界の造船業の健全な発展に向けて、造船部会では、主に政府助成措置の廃止と加害的廉売行為の防止を主な内容とする新たな協定（いわゆる造船協定）の締結関係事務や、適正な造船需給バランスに関する共通認識の醸成のための活動を行っている。また、近年造船業が活発化している造船部会非加盟国に対しても、需給バランスに関する問題意識を喚起するための様々な活動を行っている。

平成元年6月、米国造船業界が我が国を含む4ヶ国の造船助成政策に関して通商法第301条に基づく提訴を行った問題については、OECD 造船部会の場を通じて、主要造船政策の相互理解及び競争を歪曲する助成の削減に取り組むことにより、多国間における問題解決が図られた。同部会においては、造船分野における従来の取決めに替えてより実行性の高い新たな協定を、G A T Tとは別に策定する方向で協議が進められ、政府助成削減に関する個別産業的なアプローチとして注目された。これらの取組みにおいて、我が国は、従来から国際的な取決めの枠内で政策運営を行ってきた点について各国の正しい理解を求めるとともに、米国とともに新たな協定の策定に積極的に参画し、造船分野における競争条件の正常化のために世界一の造船国としての責務を果たした。

さらに、OECD 造船部会においては、政府助成を削減し、造船業における公正な競争条件を確保するための新たな条約に関する協議が行われ、米国における政権交替等により、4年4月以降一時中断されていたものの、5年9月より再開された。我が国は主要造船国の一員として適正な条約の成立に引き続き努めていくこととした。6年7月には本協定の基本的内容について我が国を含む関係国間で合意に達した。今後、8年1月の協定発効を目指して関係国間で所要の手続きを進めることとした。その後7年12月には韓国、ノールウェー及びECが、また、8年6月には我が国が協定を締結したが、米国のみが未締結のために、この協定の発効が遅れていた。このため、EC加盟国の中には新たな助成措置を講ずる動きも見られた。造船協定の発効により、国際造船市場における健全な競争条件が確立され、市場の秩序維持及び安定化も期待されることから、我が国は、一日も早い協定の発効のために、米国に対し早期に協定を締結するよう繰り返し要請した。

② 海運委員会

海運委員会においては、海運における競争政策に関し、国によって異なる法制を持っていることから生じる諸問題についての解決策の検討や貿易歪曲効果を持つ各国の海運助成措置を削減するための方策、さらには安全・環境問題等を中心として議論が行われているほか、旧ソ連・東欧諸国、アジア、中南米諸国など非加盟国との政策対話も積極的に行われており、その一環として9年11月には中国とのワークショップ、また、10年12月にはアジア、中南米諸国など非加盟諸国との政策協調を目的としたワークショップが開催された。

なお、我が国は、11年10月には、東京、神戸において海運委員会及び中国、アジア、中南米諸国とのワークショップを開催した。同ワークショップでは、アジア、中南米の非加盟国の活力ある経済地域との間で自由な海運政策に関する了解事項を取りまとめた。

12年5月には、海運分野における規制改革についての競争政策委員会との合同ワークショップが初めて開催された。

③ 観光委員会

観光委員会では、国際観光の自由化、観光部門における中小企業対策、各国の政府観光局のあり方等、加盟国に共通する政策課題についての討議及び観光産業の経済効果の測定とその国際比較を可能とする観光統計の手法の検討を行った。

b. 国土交通省時代の対応

OECD(経済協力開発機構)は、欧州諸国、アメリカ、日本等先進 30 ヶ国からなる国際機関である。国土交通省関係分野を扱っているのは造船部会、環境政策委員会、観光委員会、海運委員会、地域開発政策委員会、道路交通研究計画等であるが、それぞれ活発な議論がなされ、その分野において重要な役割を果たしていた。

例えば、造船部会においては、単一市場を分け合う世界の造船業の健全な発展に向けて、市場動向の共通認識の醸成や、市場規律の策定による公正な競争環境の整備、中国等の新興造船国との対話の強化等の取組みが行われた。2002年(平成14年)12月には、市場規律の策定のため、新たな造船協定の交渉が開始された。また、海運委員会においては、自由かつ公正な海運市場の構成に向けて、競争政策に関する諸問題の検討、海運助成措置の見直し、安全・環境問題に取り組むほか、非加盟国との政策対話を進めた。

また、地域開発政策委員会における地域政策の概念枠組み(フレームワーク)にかかる検討や都市政策の再構築に関するプロジェクトや都市地域の成長要因に関するプロジェクトに関する検討、道路交通研究計画(RTR)における道路交通問題に関する各種調査研究活動などに積極的に参画した。

国土交通省ではOECD及び環境省と共催で2003年(平成15年)3月23日から25日にかけて、名古屋市において「交通と環境に関する名古屋国際会議」を開催した。これはOECDが提案する政策ビジョンである「EST(Environmentally Sustainable Transport)」、すなわち持続可能な交通政策の策定ガイドラインを紹介することを目的とし、アジア地域各国政府代表者、国際機関関係者、学識経験者等と意見交換等を行った。

平成20年には、OECD造船部会における健全な造船市場の構築、公正な競争条件の整備及び新興造船国との対話強化、観光委員会における国際観光の振興、地域開発政策委員会における国土・都市政策等に関する各加盟国の政策レビュー等に取り組むとともに、OECD/ITF共同交通研究センターにおける「交通部門における温室効果ガス排出削減戦略に関するワーキンググループ」の議長を務め、2009年(平成21年)10月には研究報告書の普及セミナーを東京で開催するなど、積極的に対応し積極的に対応した。

平成25年時点では、国土交通省は、OECDの下部組織のうち、国際交通フォーラム(ITF)、造船部会、地域開発政策委員会(TDPC/RDPC)並びにOECD及びITFが共同で設置している共同交通研究センター(JTRC)/交通研究センター(TRC)に参画していた。

国際交通フォーラム(ITF)は、54カ国の交通担当大臣を中心に、年1回、世界的に著名な有識者・経済人を交え、交通政策に関するハイレベルかつ自由な意見交換を行う国際枠組みであり、これまで、交通分野に関する気候変動問題、グローバル化等に関して議論を行ってきた。平成25年5月の大臣会合では、「交通と資金調達」をテーマとして、民間資金の活用による財源確保の必要性などが議論された。また、新関西国際空港株式会社が、同テーマに関して優れた取組みを行ったとして、ITF2013最優秀賞(Transport Achievement Award)を受賞した。平成27年5月の大臣会合では、「交通、貿易と観光」をテーマとして、貿易量や観光客数の増加による世界的な交通需要増への対応と、環境面などの社会経済的負荷への対応が両立可能な交通のあり方について、様々な角度から議論が行われた。平成28年5月の大臣会合では、「より環境に優しく、誰でも利用できる交通」をテーマとして、COP21で採択されたパリ協定実現への方策、全ての人々がアクセス利用可能な交通の実現、新技術やビッグデータの活用の効果等について、様々な角度から議論が行われた。平成29年5月の大臣会合では、「交通のガバナンス」をテーマとして、COP22を踏まえた交通セクターにおける気候変動対策、シェアリングエコノミーや自動運転における規制やルール等について、様々な角度から議論が行われた。平成30年5月の大臣

会合では、「交通の安全と安心」をテーマとして、COP23を踏まえた気候変動対策やデジタル化の進展を踏まえた政策面での対応・協調等について、様々な角度から議論が行われた。

造船部会では、造船市場の公正な競争条件を確保するため、各国の造船政策の健全性を評価する政策レビューの実施や、各国の金融支援等の状況を取りまとめた政策支援一覧表の作成などを通じて、造船主要国間の政策協調と相互監視を行った。27年には、国際造船市場において過当競争を引き起こす一因となっている供給過剰問題について、各国で講じられている政策の情報交換を通じ、その解消に向けた議論を行った。28年には、一部の国において、経営難の造船企業に対し巨額の公的資金を投じるなど、造船業に対して過度の政府介入が行われているところ、市場歪曲の観点から、公的支援の在り方に関し議論を行った。

地域開発政策委員会（TDPC）では、国土・地域政策等に関する各加盟国の政策レビュー、グリーン成長戦略における都市政策などの検討や、コンパクトシティ政策、高齢社会における持続可能な都市政策等の調査等に積極的に取り組んでおり、我が国は、25年12月にフランスで開催されたTDPC閣僚会議において副議長を務め、今後、レジリエントな都市づくりの検討を行っていく旨の議長声明の取りまとめに貢献した。26年度、27年度を通じて、二回目の我が国の国土・地域政策に関する国別レビューが実施されることから、これに伴う対応を進めた。同レビューは、人口減少・高齢化に直面する日本が、長期的、総合的な国土計画によってこの危機をチャンスに変えていこうとしている点を高く評価し、27年11月のRDPCにおいて採択された。28年4月には、二回目の我が国の国土・地域政策に関する国別レビューが公表された。28年4月には、都市と地域における生産性の向上に係るプロジェクトを今後行うことが決定された。平成31年3月には由木国土交通審議官が閣僚級会合に出席し、世界の中長期的な変動（メガトレンド）を踏まえた地域・都市政策のあり方についての議論に参加した。

観光委員会では、国際的な観光振興を図るための協力を目的として、各国の観光関連政策のレビュー及び提言や、観光統計データの整備及び分析等を行ってきた。観光委員会の協力のもと、26年11月、日本において「第13回観光統計グローバルフォーラム」をアジアで初めて開催し、地域レベルの観光統計やビッグデータの活用等の課題や展望を議論した。また、これに合わせて来日したシュテファン・カプファーラーOECD事務次長が西村国土交通副大臣を表敬訪問し、OECDと日本の協力関係の強化について意見交換した。

OECD及びITFが共同で設置している共同交通研究センター（JTRC）では、道路の運用、維持管理、整備のための財源の最適化、異常気象や気候変動に対応したインフラ等、加盟国に共通した政策課題について調査研究を行っており、我が国も異常気象や気候変動へのインフラの適応等のワーキングチームに参画した。道路交通安全に対するシステムアプローチの有効性と実効性等のワーキンググループに参画した他、2016年以降のプログラムとして、我が国が提案した道路の賢い使い方等のプログラムが採択され平成28年3月より開始され、平成30年10月にはワークショップを東京で開催して、ビッグデータの分析に基づくピンポイント対策や、道路ネットワークを最適化する交通マネジメントなどについて、様々な角度から議論が行われた。

（4）IMO(国際海事機関)への対応

IMOは、海上の安全、航行の能率及び海洋汚染の防止に関する政府間の協力や条約の作成等を行うことを目的とした機関である。IMOにおいて、我が国は世界有数の海運・造船国としてその設立以来連続して理事国の地位を占めており、IMO締約国監査制度、バルクキャリアの安全性やバラスト水の取扱い、任意によるIMO加盟国監査制度の創設、シージャック防止条約(注)の改正によるテロ対策の強化、目標指向の新造船構造基準の検討など、同機関での議論に積極的に参加しイニシアティブを発揮した。特に、シップリサイクルに関しては、リサイクルヤードからの海

洋汚染や労働安全衛生の問題解決のため、新たな国際規制を 2008 年（平成 20 年）から 2009 年（平成 21 年）の間に採択することが合意されていた。このため、国土交通省としては、シップリサイクル検討委員会を設置し、IMO における議論に積極的に参加した。平成 23 年 6 月、IMO 理事会で事務局長選挙が行われた結果、我が国が擁立した関水康司氏が当選を果たし、24 年 1 月より事務局長に就任した（任期は 4 年間で、最長 2 期 8 年まで）。

平成 24 年には、IMO の組織・予算改革をはじめ、船舶からの温室効果ガス削減対策、ソマリア沖海賊対策、旅客船の安全の確保等の重要課題への取組みが進められ、我が国もこうした課題に積極的に貢献した。平成 26 年度には、船舶からの温室効果ガス排出削減対策についての議論、船舶バラスト水規制管理条約発効に向けた議論、新規航路として注目されている北極海等の極海を航行する船舶や近年開発が進んでいる低環境負荷で経済性に優れたガス燃料船に関する国際ルールの策定に積極的に貢献した。

平成 27 年度には、船舶からの温室効果ガス排出削減対策及び船舶バラスト水規制管理条約発効に向けた議論、新規航路として注目されている北極海等の極海を航行する船舶に対する基準の策定及び乗船する船員の訓練要件の策定、低環境負荷で経済性に優れた天然ガスを燃料とする船舶の安全基準の策定等に積極的に貢献した。

平成 28 年度には、船舶からの温室効果ガス排出削減対策及び船舶バラスト水規制管理条約発効に向けた議論、旅客船の安全基準の見直し、海事サイバーセキュリティのリスクマネジメントに関する暫定ガイドラインの策定、液化水素運搬船の安全要件に関する暫定勧告の策定等に積極的に貢献した。

平成 29 年度には、船舶からの温室効果ガス排出削減対策及び船舶バラスト水規制管理条約発効に向けた議論、自動運航船の安全基準等の国際ルールの検討開始、旅客船の安全基準の見直し、海事サイバーセキュリティに関するガイドラインの策定等に積極的に貢献した。

平成 30 年度には、自動運航船の安全基準等の国際ルールの検討及び旅客フェリーの火災安全を向上させるための対策の策定、国際海運からの温室効果ガス（GHG）排出を今世紀中なるべく早期にゼロにする長期目標等を含む「IMO GHG 削減戦略」の採択等に積極的に貢献した。

（5）国際民間航空機関(ICAO)への対応

ICAO は、国際民間航空の安全と保安、健全かつ経済的な運営の確保のため、国際標準及び勧告の採択、監査等の活動を行っている。我が国は加盟国中第 2 位（第 3 位（平成 30 年））の分担金を負担し、第 1 カテゴリー（航空輸送において最も重要な国）の理事国を務めていた。2004 年（平成 16 年）の総会では航空保安、環境問題等の審議に積極的に参加した。地球環境問題について活発な議論が行われた第 36 回 ICAO 総会（平成 19 年 9 月）においては、我が国の積極的な提案により、国際航空分野におけるエネルギー消費効率ベースのグローバル目標を検討することが決議された。

ICAO は、アジア・太平洋地域の航空交通管理能力の向上のため、平成 25 年 6 月にアジア・太平洋地域事務所（在バンコク）の北京支所を開設した。我が国は、ICAO への貢献と戦略的活用の観点から、職員を派遣するなど支所の活動に貢献した。また、25 年 9 月～10 月に開催された第 38 回 ICAO 総会では、国際航空分野の気候変動対策に関する世界的な排出削減制度の構築が決定された。我が国は、積極的発言や調整を通じ合意に貢献した。

平成 26 年 3 月に設置された国際航空分野の温室効果ガス排出削減制度の構築に係る勧告案策定に向け議論しているタスクフォースにおいて共同議長を務めるなど、積極的に貢献した。

また、従前より検討されてきた市場メカニズムを活用した世界的な温室効果ガス排出削減制度に関し、我が国は制度開始時からの自発的参加を表明するなど議論をリードし、28 年 9～10 月

に開催された ICAO 総会で合意するに至った。

30 年 1 月 31 日～2 月 1 日には、初めてのアジア・太平洋地域航空担当大臣級会合が北京で開催され、我が国も参加した。同会合では同地域における航空管制及び航空安全に対する取組みを加速させることを目的として大臣宣言が採択された。

(6) ILO(国際労働機関)への対応

ILO においては、船員関係諸条約等を IMO 関係の諸条約と並んで広く国際的に受け入れられるものとするため、2005 年(平成 17 年)9 月の海事総会での採択に向けた条約策定作業が行われた。我が国は、アジア太平洋地域の主要国がそろって条約を批准することができるよう、「ハイレベルワーキンググループ」の副議長国として条約策定作業に積極的に貢献し、2006 年(平成 18 年)2月に新条約が採択された。国土交通省は、批准に向けて、国内関係者との検討・調整を進めた。また、アジア地域における本条約の批准促進のため、同年 10 月にアジア各国等の参加を得て「ILO 海事労働条約セミナー」を開催するとともに、関係各国と協力し旗国検査ガイドラインの作成等に積極的に取り組んだ。2008 年(20 年)9 月に同条約の旗国検査及び PSC に係るガイドラインが策定されたことから、我が国の締結に向け、国内関係者との検討・調整を進めた。

ILO で採択された「2006 年の海上の労働に関する条約」について、我が国は 25 年 8 月に批准し、26 年 8 月に我が国において発効予定となった。本条約が求める、船舶における適切な労働条件及び生活条件等について確実に対応できるよう、関係者への説明会を開催するなど実効性の確保に努めた。

(7) 持続可能な開発目標 (SDGs)

平成 27 年 9 月の国連サミットにおいて、持続可能な開発目標 (SDGs) が採択されたことを受け、28 年 12 月に安倍総理を本部長とする SDGs 推進本部が、我が国における SDGs の実施のための指針 (SDGs 実施指針) を決定し、30 年 12 月に「SDGs アクションプラン 2019」を公表した。国内外における持続可能な開発の実現に向けて、国土交通省においても「質の高いインフラ投資の推進」等の関連施策を通じて、SDGs の達成に向けて取り組みを行っていくこととした。

(8) 世界銀行 (WB) への対応

国土交通省は、各国インフラ関係者に対する「質の高いインフラ投資」の効果的な情報発信のため、平成 28 年 1 月に「『質の高いインフラ投資』を通じた持続可能な開発」というテーマで国際会議を世界銀行と共催した。また、「都市開発とグリーン成長に関する日本・OECD 政策フォーラム」の議長総括 (26 年 10 月) を受けて、日本の都市開発に関する知見をアジア各国と共有するため、27 年 6 月及び 10 月に「公共交通指向型開発 (TOD) オンラインセミナー」を共催した。平成 29 年 2 月に「『質の高いインフラ投資』を通じた持続可能な開発」をテーマとした国際会議を世界銀行と共催した。また、28 年 5 月及び 29 年 2 月には、世界銀行が実施する各国の都市開発担当者を対象とした招聘事業において、日本の国土計画や都市開発に関する知見を紹介した。平成 30 年 11 月、平成 31 年 1 月及び 2 月に、世界銀行が実施する各国の都市開発担当者を対象とした招聘事業において、日本の都市開発に関する知見を紹介した。

(9) アフリカ開発会議 (TICAD) への対応

平成 28 年 8 月、アフリカの地で初めて TICAD VI が開催され、「質の高いインフラ投資」の

重要性等に言及した「ナイロビ宣言」が採択された。同宣言や、同会議にあわせて開催した「日・アフリカ官民インフラ会議」の際に日・アフリカ各国の閣僚級で採択した『『質の高いインフラ投資』の推進のためのリーダーズ・ステイトメント』を踏まえ、アフリカにおける「質の高いインフラ投資」を推進するために、官民インフラ会議等の取組みを進めていくこととした。

1. 3 その他の個別分野での取組み

(1) 道路分野での取組み (H13 白書～)

PIARC/WRA(世界道路協会)に設置されている、19の技術委員会すべてに委員を派遣し、積極的に活動した。平成14年1月には、第11回国際冬季道路会議が札幌で開催された。また、13年6月の第14回IRF(国際道路連盟)世界大会において、論文発表や、展示コーナーを設置するなど積極的に参加した。また、REAAA(アジアオーストラレイシア道路技術協会)の活動にも参加し、国際活動を推進した。

平成23年9月には世界道路協会が主催する世界道路会議が開催され、東日本大震災に対する復旧活動や得られた教訓等について世界各国に情報発信するとともに、高速道路技術やITS技術等の紹介を行った。このほか、ITSに関する世界的な視野からの発表・討議が行われるITS世界会議に参加し、日本におけるITSの取組みについてアピールを行うとともに、各国との連携・協力を積極的に取り組んだ。

(2) 港湾分野での取組み (H13 白書～)

国際港湾協会(IAPH)や国際航路協会(PIANC)に日本から会長等が選出される等国際的な舞台における積極的な活動を進めた。韓国・中国との3国間では北東アジア港湾局長会議を毎年秋に開催しており、13年11月にブルネイで開催された日中韓首脳朝食会でその継続・推進が合意された。また、海上保安の分野では、海上警備機関長官級会合等を通じて関係各国間との連携・協力を推進し、国際的な海上犯罪等への迅速・的確な対応を目指した。

IAPHは、2002年(平成14年)10月に神戸にて常任理事会を開催した。PIANCは、2004年(平成16年)5月に福岡市にて総会を開催する予定とした。

韓国・中国との3国間では、北東アジア港湾局長会議を毎年秋に開催しており、2002年(平成14年)9月には中国(北京及び上海)にて開催され、「協調と競争」をキーワードに、北東アジア地域の経済発展に対する港湾の役割について議論が行われた。また、3国の港湾に関する共通の課題に関して共同研究を行った。2003年(平成15年)10月には日本において、「北東アジア地域の経済関係の深化と港湾の役割」をテーマに、活発な議論が行われた。本会議にはロシア中央政府の指示を受けて、ロシア沿海州地方の港湾管理局が政府代表として、ゲスト参加した。2004年(平成16年)以降はロシアを正式メンバーとするため、ロシア政府に招へい状を出すことが決定され、ロシアの参加に伴う開催ガイドラインの改定等準備作業が進められた。

2006年(平成18年)11月に第7回北東アジア港湾局長会議を開催し、日韓中三国による共同研究(クルーズ、フリー・トレード・ゾーン(FTZ)、設計法関連)の最終成果が報告された。

2007年(平成19年)11月に日中韓三国により、第8回北東アジア港湾局長会議が開催され、前回の会議(平成18年11月)で確認された今後3箇年における共同研究(緊密な港湾協力の促進、浚渫土砂の有効利用、沿岸災害軽減策)について、それぞれの国から進捗状況が報告された。

2008年(平成20年)11月に日中韓三国により、第9回北東アジア港湾局長会議が開催され、第7回の会議(2006年(18年)11月)で確認された今後3箇年における共同研究(緊密な港湾協力の促進、浚渫土砂の有効利用、沿岸災害軽減策)について、各国から進捗状況が報告され

た。

2009年(平成21年)9月に日中韓三国により、第10回北東アジア港湾局長会議を開催し「世界的な経済危機の港湾活動への影響と港湾政策における危機緩和策」について3国が自国の取組み状況を報告し、情報交換を行ったほか、3箇年の共同研究(3つのWG)に関する最終報告案が報告された。さらに、今後取り組む共同テーマとして、「持続的発展のためのグリーン港湾戦略:排出ガスの削減とエネルギー効率の向上」などを採択した。

2010年(平成22年)11月に日中韓3国により、第11回北東アジア港湾局長会議が開催され「北東アジア地域における港湾間の緊密な連携」について3国が自国の取組状況を報告し、情報交換を行ったほか、22年度から3箇年の協同研究となる「持続可能な発展のためのグリーン港湾戦略:排出ガスの削減とエネルギー効率の向上」と「北東アジア地域における地球温暖化を考慮した沿岸防災策」について、1年目の進捗状況を報告した。

2011年(平成23年)10月に日中韓3国により、第12回北東アジア港湾局長会議が開催され、3箇国が行政ニーズに基づき実務的に協力する新たな枠組みとして、我が国が担当する「シャーシの相互通行」、韓国が担当する「東アジアマリーナネットワークの構築」、中国が担当する「港湾料金制度の研究」についての進捗結果が報告されたほか、22年度から3箇年の協同研究となる「持続可能な発展のためのグリーン港湾戦略:排出ガスの削減とエネルギー効率の向上」と「北東アジア地域における地球温暖化を考慮した沿岸防災策」について、2年目の進捗状況を報告した。

c. 海事分野での取組み

船舶の解撤(解体)に関しては、解撤事業所における環境破壊や労働環境問題等について、IMO(国際海事機関)、UNEP(国連環境計画)、ILO(国際労働機関)等の国際機関で議論されており、国土交通省としては、当議論に積極的に参加するため、平成14年6月シップリサイクル検討委員会を設置し、対応等について検討を進めた。

さらに、海上保安の分野では、北太平洋地域の海上保安機関との間で、長官級及び専門家レベルの会合を開催するなど、多国間の連携・協力を推進し、国際的な海上犯罪等への迅速・的確な対応に加え、海上テロ対策等の海上セキュリティの確保において、多国間の連携・協力を推進した。また、海図等の改善を行うIHOの条約改正に我が国は積極的に貢献した。

北太平洋海上保安フォーラム(北太平洋地域6箇国(日、加、中、韓、露、米))及びアジア海上保安機関長官級会合(ASEAN地域を含むアジア地域の17箇国と地域)を通じて、海賊及び海上セキュリティ対策等、海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進したほか、国際海事機関(IMO)、国際水路協会(IHO)、コスパス・サーサット理事会注1、国際航路標識協会(IALA)、国際連合教育科学文化機関・政府間海洋学委員会(IOC)等、国際機関を通じた国際貢献にも努めた。

(3) マラッカ・シンガポール海峡での航行安全対策への取組み

a. 運輸省時代の取組み

我が国における安定的な石油供給を確保するためには、主要なオイルルートであるマラッカ・シンガポール海峡における石油海上輸送の安全確保が重要であった。

同海峡の航行安全についてはIMOにおいても水路再測量の実施、通航分離帯の延長や航路標識の新設などについて、調査団の報告に基づき検討されていたところである。我が国は、従来から(財)マラッカ海峡協議会を通じた航行援助施設の整備とその維持管理やIMOにおける検討への参加等を行っていたところであったが、8年5月には船舶の安全航行を確保するための水路再

測量についての協力を沿岸3カ国を対象に実施することとした。また、8年7月には(社)日本海難防止協会においてシンガポール連絡事務所を開設し、航行安全対策等の調査・研究を行った。

b. 国土交通省時代の取組み

マラッカ・シンガポール海峡は、国際的な海上交通の要衝であるとともに、日本の輸入原油の約8割が同海峡を通過してくる等、日本経済、国民生活にとり重要な航路の要所となっている。近年、同海峡利用国の多様化・複雑化が進みつつあることから、今後の同海峡における船舶の航行安全・海洋汚染防止対策を進めていくには、同海峡沿岸国(インドネシア、シンガポール、マレーシア)と利用国の協力が不可欠であり、そのための合意づくりに向けての検討が必要となっていた。

日本としては、同海峡における今後の船舶の航行安全対策、海洋汚染防止対策等のあり方について、主要利用国の1つとして沿岸国及び利用国の合意づくりに向けて積極的な役割を果たす必要があり、今後とも積極的に取り組むこととした。

(4) 気象・地震津波分野での取組み

a. 運輸省時代の取組み

大気に国境はなく、的確な情報提供による災害防止を主目的とする気象業務の遂行においては、気象観測データの相互国際交換に代表される種々の国際協力が不可欠である。我が国は世界の気象業務の調和的発展を目的とした国際協力活動を推進している世界気象機関(WMO)(平成元年時点で155カ国、5領域より構成)の中心的な構成員として、その事業活動への積極的な参加・協力により、国際的な貢献を果たすこととしており、静止気象衛星の打ち上げ・運用、情報提供などを通じてアジア地域の気象情報サービスの要としての役割を担うとともに、WMOの全世界的な気象観測・通信網整備の推進、観測技術基準の統一、予報のための技術開発の推進、気候変動の解明に向けた観測・研究の実施等を行った。

これら活動の一環として、平成元年から気象庁は、WMOが国連アジア太平洋経済社会委員会(ESCAP)と合同で運営している台風委員会の提唱に沿って、東南アジア各国への台風の追跡・解析・予報情報の提供を行う「太平洋台風センター」の運用を開始した。同センターの運用を含む台風委員会の活動は、自然災害防止のための活動を国際的に推進することを目的に1990年から開始される国連の「国際防災の10年」の課題のひとつである台風災害の防止・軽減のための国際活動の推進に多大の貢献をもたらすものと期待された。平成2年8~9月の台風特別実験(SPECTRUM)では、その実験センターとして重要な役割を果たした。

また、人為的要因による気候変動問題に対処するためにWMOと国連環境計画(UNEP)の両機関が設置した「気候変動に関する政府間パネル」(IPCC)に対し、気候変動予測等の科学的知見の取りまとめを所掌する作業委員会に気候予測モデルによる研究成果を中心に参加し、同パネルの活動への協力を行って、パネル報告書(平成2年10月開催の第2回世界気候会議に提出)の作成に際しては、気候変動予測等の科学的知見の取りまとめに大きく貢献した。

さらに、太平洋沿岸諸国間の津波データの即時的な交換を所掌している太平洋津波警報組織、海水温・海流等の海洋環境のリアルタイムベースでの交換を行う全世界海洋情報サービスシステム(IGOSS)等に代表されるユネスコ政府間海洋学委員会の活動にも積極的に参加した。また、国際測地学・地球物理学連合(IUGG)が設置した国際地震センターを通じた地震観測データや情報の交換を行うなど関連国際機関の活動にも積極的に参加協力した。

このほか、WMOや国際協力事業団と協力してアジア・中南米・アフリカ地域各国の気象機関を対象に、集団研修や個別研修のための研修員の受け入れや専門家の派遣による技術指導等を行い、これら各国の気象技術の資質向上や気象施設整備のための技術協力の推進にあたっている他、アメリカ、中国、オーストラリア等との研究者・専門家の交流促進にも力を入れた。

気象庁では、開発途上国の気象事業の発展を支援するため、WMOや国際協力事業団（JICA）との協力のもとに、研修員の受入れや専門家派遣を通して途上国への技術移転活動を行っているほか、政府開発援助（ODA）による気象業務基盤整備（平成2年度には、気象レーダー（パキスタン）及び気象通信網（フィリピン））に際しての技術的な助言や専門家派遣を実施した。

b. 国土交通省時代の取組み

世界気象機関（WMO）の枠組みの下、気象観測データや技術情報の相互交換に加え、我が国の技術を活かした台風や気候等の情報を各国に提供し、世界の気象事業の推進に協力している。また、IOCの枠組みの下、北西太平洋及びインド洋における津波情報を各国に提供し、沿岸諸国の津波防災に貢献した。

異常気象等の気候変動や地球温暖化等の地球環境問題への的確な対応のためには、高精度・高分解能の監視・予測情報が必要不可欠と考えられた。このため、世界気象機関(WMO)は全世界の6つの地域にそれぞれ地域機構センターを設置し、地域一帯となった気候変動等の観測・監視・予測情報提供体制の強化を図る方針を立てた。

この中にあって我が国は、アジア太平洋地域の先進的な気象機関として観測・解析機能を強化し、気候監視・長期予報等の情報提供を行う役割を果たすため、14年度にアジア太平洋気候センターを気象庁に設置し、センターにおいては、異常気象等の監視、長期予報等の予測に関する情報の国内外の関係機関への提供を行うとともに、これら情報の利活用に必要な技術向上・情報交換のための各国気象機関の専門家会合等を行うこととした。

（5）国連防災世界会議等

国連防災世界会議は、国際的な防災戦略について議論する国連主催の会議であり、第1回（平成6年、横浜）、第2回（17年、神戸）と、日本で開催された。第2回会議では、17年から27年までの国際的な防災の取組指針である「兵庫行動枠組」が策定された。27年3月に仙台市において開催される第3回国連防災世界会議では、兵庫行動枠組の後継枠組の策定が行われる予定であり、我が国にとって、東日本大震災の被災地の復興を世界に発信するとともに、防災に関する我が国の経験と知見を国際社会と共有し、国際貢献を行う重要な機会と位置づけられた。

また、第2回アジア・太平洋水サミット（25年5月、タイ）、水と災害ハイレベル・パネル（同年6月、日本）、ブダペスト水サミット（同年10月、ハンガリー）等の国際会議において、国土交通省は災害に対する事前予防の重要性等について主張するとともに、関係各国・関係機関に対し第3回国連防災世界会議へのハイレベルの参加の呼びかけを実施した。このほか、25年度に開催した米国、韓国、EUとの二国間会議等において、東日本大震災をはじめ数々の災害で得られた教訓を踏まえ、兵庫行動枠組の後継枠組において強調すべき点について意見交換を行った。

27年3月に仙台市において開催された第3回会議では、第2回会議で策定された国際的な防災の取組指針である「兵庫行動枠組」の後継枠組である「仙台防災枠組2015-2030」及び政治宣言である仙台宣言が採択された。本体会議では、太田国土交通大臣が閣僚級円卓会合「災害からのより良い復興（Build Back Better）」に出席し、阪神淡路大震災や東日本大震災、水害等の教訓と、それを踏まえた防災・減災・復興の取組み等について発言し、「最悪の事態も想定して、ハード・ソフト一体となった防災・減災対策を行うこと」、「過去の教訓を活かし、より安全な地域づくりを進めるための予防的な投資を行うこと」の重要性を訴えた。会議最終日に採択された「仙台防災枠組」には、「災害リスクの理解」、「災害リスク管理のためのガバナンス強化」、「災害リスク削減への投資による強い社会づくり」、「効果的な応急対応のための事前準備の強化、復旧・復興におけるビルド・バック・ベター」の4つが、今後、世界が優先的に取り組むべき事項とし

て位置づけられた。

(6) 東アジア海域環境管理パートナーシップ(PEMSEA)、北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)

海洋環境管理については、東アジア 12 ヶ国による東アジア海域環境管理パートナーシップ(PEMSEA)に参画しており、東アジア海域の持続可能な開発戦略(SDS-SEA)の実施に向けた取組みを進めた。また、日本海及び黄海の海洋環境の保全を目的とした日本・中国・韓国・ロシア間の行動計画である北西太平洋地域海行動計画(NOWPAP)に基づいた取組みを推進し、本部事務局が2004年(平成16年)12月には富山に、2005年(平成17年)1月には釜山(韓国)に、国連機関としてそれぞれ開設された。東アジア海域の持続可能な開発を進める東アジア海域管理パートナーシップ(PEMSEA)の取組みへの更なる貢献のため、20年7月に初めて日本で年次会合及びセミナーを開催した。

2009年(21年)11月に、フィリピンのマニラにおいて開催された「第3回 PEMSEA 東アジア海洋会議」では、「東アジア海域における持続可能な開発と気候変動への適応に向けた統合沿岸域管理の実施強化に関するマニラ宣言」を採択した。2010年(22年)7月に「第3回東アジア海域パートナーシップ会議」に出席し、PEMSEAの今後の体制を検討する議論に参加した。

平成23年7月には、「第4回東アジア海域パートナーシップ会議」に出席し、PEMSEAの今後の体制を検討する議論に参加した。

1. 4 国際条約・協定への加盟。履行

(1) 海洋法に関する国際連合条約(「国連海洋法条約」)(H8 白書)

a. 国連海洋法条約の発効

国連海洋法条約は、約十年にわたる第3次国連海洋法会議の結果、昭和57年に作成され、平成6年11月に発効した。同条約は領海、公海等既存の国際条約により規律されていた分野に加え、新たに排他的経済水域、深海底、海洋環境の保護及び保全等の新たな分野の規定を設け、海洋の利用に関する問題一般を包括的に規律している。さらに、深海底に関する規定を実質的に改善するために、同条約第11部の実施に関する協定が6年7月に採択されたことから、未締結であった多くの国による同条約の締結が促進されることとなった。

b. 関連国内法の整備等

国連海洋法条約の締結国は同条約に基づく包括的な法的秩序に参加し、海洋に関する諸活動をより安定的・統一的に行うことができる。海洋に囲まれる我が国にとって、海運、漁業、海洋開発等の諸活動をより安定的・統一的に行えることは、極めて重要であり、国益に沿うものであった。我が国としては、速やかに国際的な海洋の法的秩序に参画するべく、同条約の締結及び関連国内法8本の整備を行った。運輸省においては、同条約締結に関連する国内法整備として、領海法の一部改正、海上保安庁法の一部改正、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正に取り組んだ。以降は、新たに設定された排他的経済水域等における監視・取締り体制の一層の充実強化を推進することとなった。

① 領海法の一部改正

領海法の一部改正では、領海の幅を測定するための基線として直線基線を加えた。また、我が国の領域における通関等に関する法令に違反する行為の防止及び処罰のために、領海の外側に接続水域を設定した。これに伴い、接続水域内で海上保安官等が必要な措置をとることが可能とな

った。

② 海上保安庁法の一部改正

海上保安庁法の一部改正は、我が国における接続水域及び排他的経済水域等の海洋に係る新たな法制度の導入や最近の海上における犯罪等の発生状況の変化等を踏まえ、海上保安官が犯罪の予防等の措置を機動的かつ適切に講ずることができることとするための法整備である。具体的には、海上保安官が講ずる船舶の停止、乗組員の下船、積荷の陸揚げ等の措置に対する発動要件の明確化等を図った。

③ 海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正

海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の一部改正では、海洋汚染事犯を引き起こした外国船舶に対して、担保金等の提供を条件に速やかに釈放等の措置を講ずる制度の創設と、罰則規定の見直し等を行った。また、国連海洋法条約により排他的経済水域における海洋環境の保護・保全についての沿岸国の管轄権が認められたことから、同法律が我が国の排他的経済水域において適用されることとなった。

c. 「海の日」から始まる「海の憲法」

国連海洋法条約関連の運輸省提出の改正法は、8年6月7日に第136回通常国会で成立し、6月14日に公布され、同条約が我が国について効力を生じる日である7月20日から施行されることとなった。奇しくも8年7月20日は、「海の日」が初めて国民の祝日化された日である。「海の憲法」とも言われる国連海洋法条約、海洋に関する新たな国際的な法的秩序は、まさに「海の日」から始まることになった。

(2) 気候変動に関する国際連合枠組条約への対応（※詳細は12 気象参照）

地球温暖化は現在の人類の生活と将来の人類の生存に関わる深刻な問題である。世界各国が協調してその防止への取り組みを加速的に進めるため、平成9年12月1日～11日京都において気候変動に関する国際連合枠組条約第3回締約国会議（COP3）が開催され京都議定書が採択された。

同議定書においては、先進国の温室効果ガスの排出削減について法的拘束力のある数値目標が決定され、我が国については目標期間（2008年～2012年）における温室効果ガス排出量を1990年水準から6%削減することが義務付けられた。エネルギー効率が既に世界最高水準に達している我が国にとっては非常に厳しい目標であるが、その達成のために我が国の二酸化炭素排出量の約2割を占める運輸部門においても官民を挙げて地球温暖化対策を推進することが不可欠であると考えられた。

気象庁は、(財)日本気象協会と世界気象機関(WMO)の協力及び笹川平和財団の後援により、12月7～8日に神戸で「気候変動の監視・予測及び情報の利用に関する国際ワークショップ」を開催し、地球温暖化防止に向けて各国気象機関の果たすべき役割について検討を行った。

(3) 船舶バラスト水規制管理条約（※1.2(4) IMO(国際海事機関)への対応参照）

(4) 船員関係諸条約（※1.2(6) ILO(国際労働機関)への対応参照）

(5) 日米友好通商航海条約（※3.1(3) 日米間の取組参照）

(6) 国際民間航空条約(シカゴ条約) 下での取組み（※3.4(1) ICAO国際航空運送会議参

照)

(7) 1974年海上人命安全条約(SOLAS条約)の改正(※3.3(1)海上安全対策の推進、6.4船舶や船員に関する国際基準への取組み参照)

(8) 海洋汚染防止条約(MARPOL条約)(※6.4船舶や船員に関する国際基準への取組み参照)

(9) 1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(STCW条約)(※6.4船舶や船員に関する国際基準への取組み参照)

1.5 交通分野の会合

(1) 交通に関する大臣会合(H14白書～)

交通に起因する環境問題には海難事故による海洋汚染や自動車の排出ガスによる大気汚染等様々なものがあり、我が国をはじめ世界の国々は、これまでもそれぞれの事情に応じた対策を鋭意講じてきた。しかしながら、こうした交通に起因する環境問題を解決するためには、交通が国境を越えて行われる活動であることから、国際的な協調による取組みが必要であり、国際連携により人類共通の財産である大気環境や海洋環境を守り、引き継いでいく必要があった。

このような問題意識に基づき、我が国はこれらの世界の主要国に呼びかけ、平成14年1月15日、16日に東京において「交通に関する大臣会合～環境にやさしい交通の実現に向けて」を開催した。この会合においては、交通に起因する環境問題のうち、以下の3つのテーマに焦点を当てて議論を行い、共同声明が取りまとめられた。また、主要国の交通担当大臣が一堂に会する機会であったことから、交通とテロ対策についてもあわせて議論を行い共同声明が発出された。

①海洋汚染の防止

海洋汚染の問題は近年多様化しているが、中でも1997年の日本海でのナホトカ号事件や1999年のフランス沖でのエリカ号事件のような大規模なタンカー事故による油の流出が国際的な問題となり、2000年7月の九州・沖縄サミットでもIMOの取組みにG8が協力していくなどその対策の必要性が確認された。とりわけ、国際的な安全・環境基準を満たさない「サブ・スタンダード船」による事故・汚染は深刻であり、本会合ではいかにしてサブ・スタンダード船を排除するかを中心的な議題とした。これを踏まえ、船舶の登録国である旗国政府による安全・環境基準履行の徹底や船舶の寄港国による取締りの強化等の総合的な取組みを推進していくための共同行動計画を策定し、国際的な協調を行っていく方針とした。

②都市における交通と環境

自動車交通の集中、交通渋滞の慢性化など都市における交通に起因する環境問題については、各国・各都市による事情の違いはあるものの、多かれ少なかれ各国が抱える共通課題になっていた。同会合では、交通に起因する様々な都市環境問題の中から大気環境問題に焦点をあて、情報の共有、今後の基本政策のあるべき姿に関する議論を行い、国際共同プロジェクト等を通じた国際的な協調を行っていくとした。

③環境にやさしい自動車の開発と普及

自動車からの排出ガスによる道路交通環境問題等を解決するためには環境にやさしい自動車の開発・普及を促進することが必要とされた。とりわけ大気汚染に大きく寄与している大型トラック等について次世代低公害車の開発を促進することが重要であったが、その市場は乗用車に比べて小さく、その開発の方向性及び排出ガス性能目標についてはいまだ見通しが立っていない。このような環境にやさしい自動車の効果的な早期の開発を促進するため、大臣会合のテーマとして取り上げることにした。さらにこれを踏まえて環境にやさしい自動車の開発・普及を促進していくため、国際的な会合を開催し、国際的な協調を行っていく方針とした。

共同声明を着実に実行していくため、環境に関する国際共同プロジェクト等を推進していく必

要があった。また、環境のほかにも、国際的な連携が必要な課題は山積していた。そのため、この会合を契機とした主要国国土交通大臣の政策形成ネットワークを形成していくことが肝要と考えられた。このため、国際共同プロジェクトの推進役として今回の会合の成果の具体化に貢献し、そのモメンタムの維持・発展を進めるとともに既存の国際フォーラムとの関係の整理を進めつつ、ネットワークの形成を図っていく方針とされた。上記認識から、国土交通省では 2003 年(平成 15 年)1月23・24日に EFV 国際会議を主催するなど大臣会合の成果の具体化に貢献し、その方向性の維持及びさらなる発展に努めるとともに、既存の国際フォーラムとの関係を整理しつつ、交通政策形成ネットワークの構築を図っていく方針とした。

2005 年(平成 17 年)1月にマレーシアで第 5 回大臣会合を開催し、「インフラ整備と環境の均衡」のテーマで議論を行った。

2007 年(平成 19 年)に、第 3 回「環境にやさしい自動車に関する国際会議 (EFV 国際会議)」がドイツで開催され、同会議に向け我が国は、19 年 2 月、「第 2 回環境にやさしい自動車 (EFV) 国際ワークショップ」を開催し、EFV の開発・普及に向けて、日本が果たすべき役割について検討を行った。

平成 24 年 5 月の大臣会合では、「シームレスな交通」をテーマとして、議論が行われた。我が国は、アジアの国として初めて議長国を務め、経済の成長の促進、貿易の促進、雇用・教育・社会サービスへのアクセスの改善等のために、シームレス化を進める旨の大臣宣言を取りまとめた。

(2) アジア・太平洋地域インフラ担当大臣のネットワークの確立に向けた取組み

アジア太平洋地域におけるインフラ整備に関するノウハウ、技術の共有や相互支援、連携を図るため、日本の提唱により、1995 年(平成 7 年)から 20 カ国・地域によるアジア太平洋地域インフラ担当大臣会合を開催した。

2002 年(平成 14 年)には 10月16・17日に東京で事務次官級による高級事務レベル会合を開催し、インフラ整備の課題や取組みに関する情報交換を行った。2003 年(平成 15 年)10月にインドネシアで第 4 回大臣会合を開催し、「経済発展のためのインフラ整備に関する財源確保方法」のテーマで議論を行い、バリ・大臣共同声明を取りまとめた。

2004 年(平成 16 年)11月には、カンボジアにおいて第 2 回日・ASEAN 交通大臣会合を開催した。この会合では、前回採択した日・ASEAN 交通連携の基本枠組みに基づく国際物流の円滑化、海上安全対策の強化、最新技術の活用による環境及び安全確保等の具体的な協力プロジェクトについて、この 1 年間の着実な進展を確認するとともに、航空セキュリティの強化、公共交通における代替燃料の利用促進及び交通分野における基礎的統計データの共有化などの新たなプロジェクトを採択し、今後とも ASEAN 諸国との交通連携を推進していくこととした。また、2004 年(平成 16 年)3月に第 3 回日韓運輸ハイレベル協議、同年 4 月に第 1 回日中運輸ハイレベル協議を開催し、日韓間及び日中間の物流の円滑化等について意見交換を行った。

2005 年(平成 17 年)1月に、マレーシアで第 5 回会合を開催し、「インフラ整備と環境のバランス」をテーマに、水質汚濁、大気汚染等の問題について議論を行った。同会合において、我が国は 2004 年(平成 16 年)末のスマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害に関連し、インド洋における津波早期警戒メカニズム構築の必要性を訴え、参加各国の取組みを促した。

平成 19 年 8 月に、中国・北京で第 6 回会合を開催し、「インフラ整備における財源、投資制度の改革と持続可能な水利用」をテーマに、各国での課題や取組みの発表や意見交換を行った。

2010 年(平成 22 年)10 月に第 8 回会合を我が国主催により、東京で「気候変動と水関連リスクへの対応」をテーマに開催した。会合成果として、気候変動の影響により増大する水関連リスクに対して適応策を協力を推進する旨の大臣声明を採択した。

2011年(平成23年)12月に第9回会合が、香港で「持続可能な都市化」をテーマに開催され、会合成果として、大臣声明が採択された。

(3) 交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合

世界全体のCO₂排出量の23%を占める交通分野において、環境・エネルギー対策に関する国際的な取組みを強化すべく、2009年(平成21年)1月、東京において、世界の交通分野CO₂排出量の約7割を占める主要国の交通担当大臣と関係国際機関代表が一堂に会し、「交通分野における地球環境・エネルギーに関する大臣会合」を開催した。会合では、国際的な連携・協調の必要性等について積極的な議論が展開され、①「低炭素・低公害交通システムの実現」という長期ビジョンの共有、②各国の国内交通対策強化の推進及びベストプラクティス(優良事例)の共有やキャパシティビルディング(途上国の能力向上)の強化等による途上国の取組促進、③国際航空・国際海運分野の取組促進、④参加各国・機関間の対話継続と連携強化を盛り込んだ大臣宣言が採択された。

大臣宣言に盛り込まれた施策や関連国際枠組みにおける取組みを推進すると共に、我が国独自の取組みとして発表した交通環境分野における途上国に対する支援パッケージに基づき、同分野における途上国の行動計画策定などを多面的に支援していくこととした。

これを受け、同年6月、函館において高級事務レベルでのフォローアップ会合を開催し、大臣宣言の方向性を具体化するため、「戦略」「資金」「能力向上」の視点から各国の取組み促進に向けて活発な議論を行い、今後は各国の交通政策当局が意見交換ネットワークをさらに発展させることで一致した。

第2回大臣会合は、日本からの招請に応じたイタリア政府が、2010年(22年)11月に開催し、専門知識の共有や関連業界団体との連携、国際航空・海運での対策等、今後の政策の方向性を示す新たな大臣宣言を採択した。

また、52箇国の交通大臣が一堂に会し、交通政策に関する方向性を打ち出す国際枠組みであるITF(国際交通フォーラム)においては、2008年(20年)には「交通とエネルギー」を、2009年(21年)には「交通とグローバル化」をテーマとして大臣会合が開催され、我が国がアジアで初めて2012年の大臣会合議長国に選出された。また、2011年(23年)5月の会合(テーマ:「社会のための交通」)においては、我が国は第1副議長国、2012年(24年)会合においては、「シームレスな交通」のテーマの下、我が国が議長国を務めることとなった。

(4) WSSD(持続可能な開発に関する世界首脳会議)への対応

平成4年の地球サミットで採択された行動計画アジェンダ21の包括的レビューとその世界的な取組強化を図ることを目的として2002年(平成14年)8月26日から9月4日にかけて持続可能な開発に関する世界首脳会議(ヨハネスブルグ・サミット)が開催された。国土交通省も積極的に参加し、実施計画において、低公害車の開発促進、自然再生の推進、水と衛生、地球地図の推進等が盛り込まれた。また、持続可能な開発のため各国政府、国際機関等とともに行う具体的プロジェクトとして、地球地図、国際洪水ネットワーク、環境にやさしい交通に関するバンコクイニシアティブが登録された。

(5) G7 長野県・軽井沢交通大臣会合

平成28年、我が国はサミットの議長国となり、5月に開催された伊勢志摩サミットのほか、10の関係閣僚会合が全国各地で開催された。国土交通省では、同年9月に長野県軽井沢町において、「G7 長野県・軽井沢交通大臣会合」を開催し、本会合では、27年9月にドイツにおいて

開催された G7 交通大臣会合における議論を踏まえ、「自動車及び道路に関する最新技術の開発・普及」及び「交通インフラ整備と老朽化への対応のための基本的戦略」の二つのテーマについて議論を行い、それぞれ大臣宣言を発表した。

2. 国際協力（国際経済協力,国際科学技術協力等）

2. 1 運輸省時代の運輸分野国際協力の動向（H1～12 白書）

2. 1. 1 資金協力、技術協力

（1）概要

鉄道、港湾、空港等は、物流、人流の要として開発途上国の経済発展の上で欠くことのできないものであり、このため、我が国の有償資金協力においても、運輸関係分野はプロジェクト借款の約 2 割という大きな割合を占めていた。

また、開発途上国のプロジェクトに対して実現可能性を検討するための調査（フィージビリティ・スタディ）又は基本計画を検討するための調査（マスタープラン）の作成を行う開発調査についても、運輸分野に関する協力要請は多く、全開発調査案件の約 2 割を占めていた。

加えて、新たに施設を整備するだけでなく、既存施設の近代化、効率化等に対する協力や施設の管理・運営等ソフト面での協力要請も多くなり、また、観光や気象等協力分野も多様化した。

我が国の国際的地位の向上と影響力の増大に伴い、国際社会に対し積極的貢献を行うことは、我が国の果たすべき重要な責務となっていた中、運輸分野においても、より多く、より質の高い協力が要請されており、今後も開発途上国に対する協力を一層推進していくことが必要とされた。

これに対応し運輸省では、平成 3 年に設置された運輸審議官を中心に対外政策推進体制を強化し、積極的な国際運輸政策を展開した。11 年 11 月には、「政府開発援助や円借款全体についての基本的方針はもちろん、政府開発援助に関する政策や、国別援助方針・国別援助計画及び個別の円借款の供与についても、閣議等において決定する前に、十分、関係省庁の意向が反映されるよう、外務省と関係省庁間の協議の場を設けることとする。」旨の閣議了解がなされたところであり、運輸省としても、国際協力の効果的・効率的な推進に向けて、積極的に取り組んだ。

（2）資金協力

昭和 63 年度は、中国の青島港拡充計画及び大同・秦皇島間鉄道建設計画、インドの観光基盤整備計画、パプア・ニューギニアのポートモレスビー国際空港整備事業等 17 件に対し総額 977 億円に及ぶ円借款の交換公文が締結された。また、無償資金協力としては、スリ・ランカの自動車整備工訓練センター建設計画、ネパールの輸送力増強計画、西サモアのアピア港整備計画等 13 件に対し総額 93 億円の供与の交換公文が締結された。

元年度は、ブラジルのサントス港開発計画、マレーシアの国鉄整備計画、フィリピンの気象通信網整備事業等 18 件に対し総額 1,714 億円に及ぶ円借款の交換公文が締結された。

また、無償資金協力としては、ヴァヌアツのバウアフィールド国際空港ターミナルビル建設計画、マダガスカル輸送力増強計画、西サモアのアピア港整備計画等 12 件に対し総額 89 億円の供与の交換公文が締結された。

2 年度は、17 件、総額 1,676 億円に及ぶ円借款の交換公文が締結された。また、無償資金協力としては、12 件、総額 70 億円を供与する交換公文が締結された。

平成 3 年度は、26 件、総額 2,117 億円に及ぶ円借款の交換公文が締結された。また、無償資金協力としては、6 件、総額 49 億円を供与する交換公文が締結された。

4 年度は中国の航空管制近代化、インドネシアの首都圏鉄道近代化など 18 件、総額 1,152 億

円に及び借款の交換公文が締結された。また、無償資金協力としてはバングラデシュの気象用通信網の整備など7件、総額56億円を供与する交換公文が締結された。

5年度はベトナムの南北統一鉄道橋梁復旧計画等23件、総額1,538億円に及び借款の交換公文が締結された。また、無償資金協力としては、モンゴルのザミンウード駅貨物積替施設整備計画等8件、総額57億円を供与する交換公文が締結された。

6年度はマレーシアのクアラルンプール新国際空港建設計画等14件、総額1,538億円に及び借款の交換公文が締結された。また、無償資金協力としては、カンボディアのプノンペン港改修計画等8件、総額138億6千万円（国庫債務負担分を含む）を供与する交換公文が締結された。

7年度は有償資金協力では、中国の北京首都空港計画、フィリピンのメトロマニラ公共鉄道開発計画、ペルーカヤオ港整備計画等23件について総額2,285億円におよぶ円借款の交換公文が締結された。無償資金協力では、ラオスのヴィエンチャン国際空港改修計画、フィジーの気象観測・予報設備整備計画、ジョルダンの北部アカバ湾油汚染防止計画等12件について総額90億円の交換公文が締結された。

8年度は、有償資金協力では、タイのバンコク地下鉄建設事業、中国の北京首都空港整備計画、フィリピンの社会改革支援地方港湾開発計画等24件について総額2,449億円におよぶ円借款の交換公文が締結された。無償資金協力では、ラオスのヴィエンチャン国際空港改修計画、フィジーの気象観測・予報設備整備計画、ボスニア・ヘルツェゴビナのサラエボ市公共輸送力復旧計画等6件について総額89億円の交換公文が締結された。

9年度は、有償資金協力では、タイのバンコク地下鉄建設第2期事業、ブルガリアのブルガス港拡張計画、中国の上海浦東国際空港建設事業計画等17件について総額2,178億円に及び円借款の交換公文が締結された。無償資金協力では、サモアの島嶼間輸送貨客船建造計画、パキスタンの第二次気象観測網整備計画、エジプトのスエズ運河架橋建設計画等11件について総額204億円の交換公文が締結された。

10年度は、有償資金協力では、タイのバンコク地下鉄建設事業、フィリピンのメトロマニラ大都市圏交通混雑緩和計画等9件について総額1,529億円に及び円借款の交換公文が締結された。無償資金協力では、モザンビークの浚渫船建造計画、モンゴルの気象観測・予報設備整備計画等6件について総額31億円の交換公文が締結された。

11年度は、有償資金協力では、タイのバンコク地下鉄建設計画等10件について総額1,515億円に及び円借款の交換公文が締結された。無償資金協力では、ネパールのトリブバン国際空港近代化プロジェクトについて13億円の交換公文が締結された。

（3）技術協力

63年度は、中国の天津市快速鉄道建設計画、ウルグアイのカラスコ国際空港整備計画、インドのニューマンガロール港改良計画等63年度において新たに着手したものを含め合計41件について国際協力事業団を通じてフィージビリティ・スタディの実施、マスタープランの作成等の開発調査を行った。

また、同事業団を通じ、32の国及び国際機関に対し長期132名、短期153名の専門家を派遣し、68の国及び地域から331名の研修員を受け入れるとともに、開発途上国の人材育成に寄与するため、アルゼンティンの国鉄中央研修センター等6件のプロジェクト方式技術協力(注)を実施した。

さらに、同事業団を通じ、63年度はインドネシアに対し鉄道車両の検修技術指導のための専門家チームを、フィリピンに対しバスの保守・管理技術指導のための専門家チームをそれぞれ派遣して、既に我が国の経済協力等により供与された鉄道車両やバスの維持・保守について現場指導

を行いつつ技術移転を図る、いわゆるリハビリテーション協力を実施した。リハビリテーション協力は開発途上国に対する援助の効果的な実施に寄与するものであり、我が国の経済協力の質的向上を図るため積極的に推進していく必要があった。

また、我が国の港湾開発に関する基本政策とそのしくみを学ぶための国連アジア太平洋経済社会委員会（E S C A P）主催の港湾開発政策セミナーが、コンテナ化をテーマに、運輸省の全面的な支援の下に、平成元年10月、横浜及びペナン（マレーシア）で開催され、7か国から13名が参加し、活発な議論がかわされた。

注）国際協力事業団が実施している技術協力の専門家派遣、研修員受入れ、機材供与という3つの形態をひとつのプロジェクトとして総合し、一貫して計画的、かつ、総合的に運営、実施する協力形態で、日本政府と開発途上国政府との共同事業として実施される。運輸部門では、鉄道学園、航海訓練センター、港湾水理センター等の事業がある。

元年度は、マレーシアのクランバレー地域鉄道改良計画調査、インドネシアの地方空港整備計画調査、インドのニューマンガロール港改良計画調査等合計41件について国際協力事業団を通じて開発調査を行った。

また、同事業団を通じ、35の国及び5つの国際機関に対し長期120名、短期174名の専門家を派遣し、59の国及び地域から362名（他省庁所管の研修員の受入れを一部含む。）の研修員を受け入れるとともに、開発途上国の人材育成に寄与するため、アルゼンティンの国鉄中央研修センター等5件のプロジェクト方式技術協力を実施した。

さらに、元年度は、既に我が国の経済協力等により供与された鉄道車両やバスの維持・保守について、我が国の専門家チームが現場指導を通じて技術移転を行い、車両等の有効利用、再活性化を図る、いわゆるリハビリテーション協力をインドネシア（鉄道車両）及びフィリピン（バス）において引き続き実施するとともに、2年度からボリビア（鉄道車両）において開始した。

2年度は、37件について国際協力事業団を通じて開発調査を行った。また、同事業団を通じ、270名の専門家を派遣し、334名の研修員を受け入れるとともに、専門家の派遣、研修員の受入れ及び機材の供与を総合して実施するプロジェクト方式技術協力6件を実施した。

3年度は、34件について国際協力事業団を通じ、開発調査を行った。また、272名の専門家を派遣し、313名の研修員を受け入れるとともに、専門家の派遣、研修員の受入れ及び機材供与を総合して実施するプロジェクト方式技術協力8件を実施した。

4年度は、ポーランドにおける総合交通計画、フィリピンにおける全国フェリー輸送計画の策定など34件について国際協力事業団を通じて、開発調査を実施した。また、31ヶ国等に250名の専門家を派遣し、68ヶ国から353名の研修員を受け入れるとともに、タイの船員教育訓練センターなど6件についてプロジェクト方式技術協力を国際協力事業団を通じて実施した。

5年度は、ネパールのカトマンズ国際空港整備計画等36件について国際協力事業団を通じて、開発調査を実施した。また、35ヶ国等に285名の専門家を派遣し、89ヶ国から355名の研修員を受け入れるとともに、イランのヤズド信号訓練センター等8件についてプロジェクト方式技術協力を国際協力事業団を通じて実施した。

6年度は、エジプト全国鉄道輸送網開発計画調査等35件について国際協力事業団を通じて、開発調査を実施した。また、35ヶ国等に257名の専門家を派遣し、78ヶ国から342名の研修員を受け入れるとともに、トルコの港湾水理センター等6件についてプロジェクト方式技術協力を国際協力事業団を通じて実施した。

7年度はグアテマラ首都圏交通網整備計画、ヴェトナム全国沿岸海上運輸整備開発計画、パナマ・バルボア港開発計画調査等、12件がスタートした。また、鉄道、港湾、航空等の分野の専門家合計262名をインドネシア、中国等をはじめとして、全体で39カ国及び国際機関に派遣

した。研修分野では、自動車行政制度、総合観光セミナー、造船経営管理セミナーなどの研修で、79の国・地域から409名の研修員を受け入れた。また、ロシアからも航空、港湾分野において研修生を受け入れた。プロジェクト方式技術協力（専門家派遣、研修員受け入れ、機材等供与を一つのプロジェクトに統合し総合的に実施するもの）については運輸分野では、7年度に新たにブラジルの都市交通人材養成センターについての協力を開始し、実施中の案件の合計は9件となった。リハビリテーション協力（再活性化協力）とは、途上国でメンテナンス不良等から所期の目的を達成していない施設、設備等を修理・補修し再活性化するもので、運輸分野においては、6年度よりメキシコでメキシコシティー・トロリーバス再活性化協力を実施した。

8年度はインドのボンベイ港開発計画、エジプトの観光開発総合計画調査、マレーシアのクアラランプール都市交通環境改善計画等、13件が採択された。また、鉄道、航空、港湾等の運輸分野の専門家合計236名をインドネシア、タイ等をはじめとして、全体で41か国及び国際機関に派遣した。研修分野では、定期船実務、造船経営管理セミナー、海洋保全などの研修で、96の国・地域から440名の研修員を受け入れた。また、ロシアからも航空、港湾分野において研修生を受け入れた。プロジェクト方式技術協力については、9年度新たにフィリピン航空保安大学校についての協力を開始し、8年度末において実施中の運輸分野案件は、パナマ海運学校など合計7件となった。リハビリテーション協力（再活性化協力）とは、途上国でメンテナンス不良等から所期の目的を達成していない施設、設備等を修理・補修し再活性化するもので、運輸分野においては、6年度より引き続きメキシコでメキシコシティー・トロリーバス再活性化協力を実施した。

9年度は、開発調査については、タイの空港整備計画、インドネシアの港湾整備長期戦略調査、シリアのダマスカス市内交通総合開発計画等、12件が採択された。また、鉄道、港湾、航空等の運輸分野の専門家合計211名をインドネシア、フィリピン、タイ等をはじめとして、全体で31の国及び国際機関に派遣した。研修分野では、総合観光セミナー、鉄道経営計画、港湾管理運営セミナー、航空管制セミナー、海洋保全などの研修を行い、97の国・地域から449名の研修員を受け入れた。また、ロシアからも航空、港湾分野の研修生を受け入れたプロジェクト方式技術協力について、9年度末において実施中の運輸分野案件は、フィリピン航空保安大学校など合計5件となった。運輸分野におけるリハビリテーション協については、6年度よりメキシコでメキシコシティー・トロリーバス再活性化協力を実施した。

10年度は、開発調査については、ヴェトナムの交通運輸開発戦略調査、トルコの港湾整備長期総合計画等、7件の調査に協力した。また、運輸分野の専門家合計207名をインドネシア、フィリピン、タイ等を始めとして、38の国及び国際機関に派遣した。研修分野では、国際協力事業団（JICA）や地方自治体との協力の下、総合観光セミナー、鉄道経営計画、港湾工学 航空保安セミナー、海上救難防災などの研修を行い、85の国・地域から413名の研修員を受け入れた。また、ODA 非対象国のロシアからも航空、港湾分野の研修生を受け入れた。プロジェクト方式技術協力では、10年度において実施中の運輸分野案件は、ブラジルの都市交通人材開発など合計5件となった。

11年度は、開発調査（開発途上国と共同して開発計画の策定等を行うもの）については、シリアの全国鉄道開発計画調査等、新たに13件の調査が実施された。また、運輸分野の専門家合計263名を41の国及び国際機関に派遣するとともに、94の国・地域から397名の研修員を受け入れた。プロジェクト方式技術協力（専門家派遣、研修員受け入れ、機材等供与を一つのプロジェクトに統合し総合的に実施するもの）では、11年度においては、トルコの海事教育向上計画など合計5件を実施した。環境面での協力については、アジア4ヶ国計8名の担当官を我が国に招聘し、自動車基準・認証制度に関する研修を実施した他、ヴェトナムの物流の現状を調査し、効率的な物流体系の構築のための支援の方向性をまとめる等の事業を行った。また、我

が国にとって重要な国際交通路の安全を確保するために、ロシア、中国から計15名の航空管制官を招へいし、管制技術向上への支援を実施するとともに、アジア8カ国の海上薬物取締現場指揮官を対象に技能向上のための研修及びセミナーを開催する等の事業にも取り組んだ。さらに、環日本海経済圏として交流の拡大が期待されるロシアからは、港湾分野の研修生を受け入れ、市場経済に対応する港湾の計画・運営に関する技術移転を実施した。その他、効果的・効率的な国際協力の推進に向けて、分野毎・被援助国毎の運輸分野の援助方針の検討・策定や運輸分野の国際協力プロジェクトの評価を実施した。さらにその成果を活用して、「日本の国際協力による東アジアでの鉄道・港湾整備とその効果」をテーマに国際協力シンポジウムを開催した。

2. 1. 2 多様化する経済協力要請への対応

(1) 国際観光開発総合支援構想（ホリディ・ビレッジ構想）の推進等（H1白書）

開発途上国においては、外貨獲得、雇用の増大等の観点から、国際的な観光地（観光拠点）の整備に対する熱意が高まっており、中でも、63年に843万人に達し、近く1000万人を数えるものと予想される我が国からの海外旅行者の受入れに大きな期待が寄せられていた。

しかしながら開発途上国においては、インフラストラクチャーの未整備、ノウハウの不足、民間資金の不足等が観光開発のネックになっていることが多く、また、無秩序な観光開発に対する不安も生じつつあった。

このような背景を踏まえて、運輸省は平成元年に国際観光開発総合支援構想を策定し、開発途上国における観光開発を積極的に推進していくこととした。

この構想は、開発途上国における国際的な観光地の計画的整備を支援するため、国際協力事業団による開発調査、海外経済協力基金による観光関連インフラストラクチャーの整備に対する資金協力、ホテル、レクリエーション施設等いわゆるスーパーストラクチャーの整備に対する民間の資金及びノウハウの活用等を組み合わせて総合的な協力を行おうとするものであった。平成元年度においては、この構想の推進のため、(財)国際観光開発研究センターを通じて、メキシコ、フィリピン等へ調査団を派遣する等の措置を講じた。

また、運輸省は、平成元年10月6日の国際協力の日(注)に際し、フィリピン、マレーシア、メキシコ、フィジーから観光分野の要人を招へいし、「観光と国際協力」をテーマとして「運輸経済協力シンポジウム」を実施し、観光振興に対する各国の取り組み状況や我が国からの観光協力についての考え方等について活発な意見交換を行った。

注) 国際協力の重要性について国民的理解を得るため、我が国が初めてコロンボプランへの参加を決定した10月6日を「国際協力の日」とすることが62年9月に閣議了解され、関係機関が各種記念行事を行うことにより、国際協力に対する啓蒙を図っていくこととしている。

2年度においては、この構想の推進のため、タイ、インドネシア、フィジー等へ調査団を派遣し、それぞれの国における総合的な観光開発の方策に関する提言をするための調査を行った。

このほか、開発途上国における観光開発に関する情報を収集するため、2年度においては、東欧諸国、北アフリカ諸国等へ調査団を派遣した。

(2) 輸送安全対策協力（H1白書）

開発途上国において鉄道、海運等輸送機関に係る大事故が相次いだが、輸送の安全性の確保は、開発途上国の経済社会の発展に重要であるばかりでなく、人命の保護という緊急の課題であることから、ハード・ソフト両面にわたる安全性の向上策を早急に講ずる必要があった。

我が国は、過去において輸送機関に係る事故の苦い経験を踏まえて輸送安全対策を講じてきており、運輸省はこれらの知見・経験を踏まえて、開発途上国のニーズに対応しつつ、輸送の安全

性の向上を図るための協力を積極的に行っていくこととし、元年度は鉄道、海運、航空の3分野について、フィリピン、インドネシア等において、開発途上国に対し輸送機関の安全性の向上に関する提言を行うための調査を行った。2年度は鉄道、航空、海運の3分野について、バングラデシュ、フィリピン、インドネシアにおいて、調査を行った。

(3) 開発途上国のニーズに見合った経済協力の推進

開発途上国側のニーズに見合った経済協力を実施するためには、開発途上国における運輸分野の現状を把握するとともに、積極的に優良プロジェクトの発掘を行うことが必要とされ、また開発途上国によっては、その国が抱えている運輸分野の問題点を認識しながらも、的確に協力案件に結びつけられないでいる場合があり、プロジェクトの形成促進を図っていく必要があった。このため、運輸省では開発途上国における運輸分野の現状及び課題等を把握するための調査を実施するとともに、民間が行うプロジェクト発掘を積極的に支援した。

効果的・効率的な経済協力を実施するためには、協力実施後に効果の分析、問題点の抽出等の評価を行い、今後の協力の実施に役立てることが重要であり、このような観点から、運輸省では59年度から、我が国が実施した運輸分野の協力プロジェクトについての評価を実施した。63年度は、タイとスリ・ランカにおいて港湾分野について、また、元年度はフィリピンとタイにおいて航空分野についてそれぞれ評価を行った。

主要援助対象国についてその実情に合致した、整合性のとれた運輸分野協力の推進を図る観点から2年度には、広大な国土と人口を有し、経済成長を実現するに当たって、運輸関係社会基盤整備の果たす役割の大きいインドにおいて、運輸インフラ等の整備計画、運輸事情等の基本的な情報を収集・分析し、インドに対する運輸分野経済協力の方向付けを行うための調査を行った。

また、相手国の実情及び我が国との二国間関係を十分踏まえて、協力を効果的かつ円滑に推進するため、運輸省では、開発途上国から要入の招へい、各種セミナー・シンポジウムの開催を通じて意見交換、情報収集を積極的に推進した。新たに2年度からは、開発途上国の船員養成に協力・貢献するため、我が国において乗船研修等を実施する開発途上国船員養成事業を開始した。

3年度から、運輸審議官の派遣によるハイレベルの二国間政策対話を開始し、これまで、インドネシア、タイ、マレーシアとの政策対話を実施した。この他、開発途上国の要人や専門家の招へい、経済協力に関するシンポジウム開催等を行った。また、主要援助対象国別及び鉄道、港湾等各分野別に、援助に関する基本的な方針を明確にした援助指針の策定、既往の協力案件についての事後評価等を実施した。

4年度には、援助規模の量的拡大、多様化に伴い、協力の的確な実施が求められる中、6月に政府開発援助大綱を策定した。運輸省としても、運輸審議官の派遣による途上国との政策対話などにより開発途上国のニーズを的確に把握するとともに、ニーズに的確に対応するため、国別、分野別の援助指針の策定など運輸分野国際協力の基本方針を明確にするとともに、途上国の実情に適合した技術の開発などの援助手法の研究を行った。

平成7年頃には、途上国の大都市において深刻化している交通渋滞や大気汚染等の都市交通問題への対応や、BOT方式（Build、Operate、Transfer、施工した会社が施設を一定期間運営した後、政府側に譲渡するもの）等のインフラ整備への民活導入に対する支援等についても、積極的に取り組んだ。

また、地域全体を視野に入れた効果的な国際協力を行うために、多数国、多分野にわたる総合的な物流調査を行うとともに、多数国にまたがる案件について各国の相互理解を図るために、セミナー等を開催した。9年度においては、メコン圏物流整備調査やシルクロード鉄道国際フォーラム等を行った。10年度においては、運輸審議官による政策対話をブラジル、チリ、エジプト、

シリア及びルーマニアにおいて実施するとともに、都市交通公害対策セミナー（於カイロ、大連）や運輸インフラ整備への民活導入支援セミナー（於ヴェトナム）等を行った。また、より効果的・効率的な国際協力の推進にむけて、分野毎・被援助国毎の運輸分野の援助方針の検討や、我が国が実施したプロジェクト効果の評価に着手するとともに、将来の国際協力業務に関係する職員の養成を図るために、運輸国際協力基礎研修を10年度から実施した。

11年度においては、運輸審議官による政策対話をルーマニア、タイにおいて実施するとともに、「日本の鉄道改革に関する講演会」を北京において開催した。

（4）経済協力に関する啓蒙（H2白書）

運輸省は10月6日の「国際協力の日」の行事として、運輸経済協力の中でも重要な分野の一つである都市交通について、今後の経済協力のあり方を探るため、インドネシア、タイ等から都市交通関係の要人を招へいし、東京において平成2年10月2～5日の日程で国際シンポジウム「都市交通と国際協力」を世界銀行と共同で開催し、各国の都市交通分野における現状と問題点及び我が国の国際協力のあり方について活発な意見交換を行った。

（5）国際協力小委員会の設置

運輸分野国際協力の一層効果的な推進方策を明らかにするため、平成2年1月、運輸政策審議会国際部会に国際協力小委員会を設置し、「運輸関係国際協力の今後のあり方と効果的な進め方」をテーマに審議を進めた。

2. 1. 3 重要性が増大するアジア地域に対する協力（H1白書）

運輸分野における経済協力は、我が国と経済的、歴史的に結びつきが深いアジア地域に対するものが多くなっていた。特に、近年、目覚ましい経済発展を遂げつつあり、運輸基盤の整備が必要不可欠となっているASEAN諸国及び広大な国土と人口を有し、経済協力に関するポテンシャルの高いインドが今後ますます重要となるものと思われた。

（1）ASEAN諸国

ASEAN諸国においては、域内諸国の急速な経済発展、工業化等により、国際貨物輸送及び国際旅客輸送が世界の他地域に比し大きな伸びを示していた。また、工業生産の拠点が域内諸国の経済発展及び為替レートの変更等により先進工業諸国からASEAN諸国に対し分散、展開してきているため、物流のパターンに、大きな変化が生じつつあった。ASEAN諸国における急速な経済成長は今後とも持続するものと予想され、この経済成長を支え、促進するため、ASEAN諸国においては港湾、空港等輸送インフラストラクチャーの適切な整備が急務となっていた。

他方、我が国は、63年度にASEAN諸国に対して、運輸分野の有償資金協力の約1/4を供与しているとともに、142名の専門家を派遣（運輸分野の約5割）する等運輸分野経済協力の重要な対象地域となっていた。ASEAN諸国における輸送インフラストラクチャー整備について我が国経済協力に対する要請は、ますます高まることが予想され、運輸省としては、近隣国であり、経済的関係も深いASEAN諸国の経済発展に貢献するため、積極的に協力要請にこたえていくこととした。

（2）インド

インドに対する運輸分野における協力は、従来円借款を中心に行われてきたが、61年度に鉄道近代化計画を対象とした開発調査の要請がなされて以来、技術協力についても積極的な協力関係

が維持されており、資金・技術両面での協力が、より一層緊密化した。開発調査については、平成元年度には、ニューデリー駅近代化計画調査、カルカッタ・ハルディア港開発計画調査及びニューマンガロール港整備計画調査が63年度に引き続き実施された。また、資金協力については、開発調査で技術協力を行った鉄道車両工場近代化事業に対する円借款が供与されることとなった。

特に、鉄道分野については、63年12月にシンディア鉄道大臣が訪日したのを契機に日印鉄道実務者協議を定期的に実施することが合意された。

2. 1. 4 その他の個別協力

(1) ソ連、東欧への協力

ソ連に対し、国内物流システムの改善に関する技術的助言を行うため、3年1月に我が国調査団の派遣を、また5月にソ連物流専門家招へい事業を実施した。その他、東欧に対しても、観光関係の専門家の派遣を実施した。

旧ソ連邦諸国の経済改革に対する技術的支援として、3年5月、11月及び12月に物流、民営化に関する研修を実施するため、専門家を受け入れた。

(2) 協力案件における環境への配慮

環境問題への対応は地球規模での重要課題となってきていることから、運輸分野における協力案件の企画、実施にあたって開発途上国側の自然状況に配慮するための指針を作成することとした。

また、アセアン諸国の海域における大規模海洋汚染事故に対する国際的地域防除体制の整備を図るため、2年度から「OSPAR計画 (Project on oil Spill Preparedness and Response in Asia)」を推進した。

さらに、地球環境問題の高まり等に対応して、交通公害対策、気候変動、海洋環境保全等の環境分野への協力を積極的に推進した。平成10年度頃には、気候変動観測・監視体制の整備、都市交通公害対策、海洋汚染防止等様々な角度から積極的に対応した。また、鉄道・海運等を利用した環境に優しい、効率的な物流体系の構築を支援するための総合物流体系整備協力調査を実施した。

(3) 北京－上海高速鉄道 (HII 白書)

中国において、既存の鉄道の輸送能力が限界に達している北京－上海間1,300kmに高速鉄道を建設するプロジェクトが計画されていた。この北京－上海高速鉄道は、一日数十万人の利用者が想定されており、我が国がかかる鉄道整備に協力することができれば、中国の多くの人々に利用され、中国の経済発展に大きく貢献することができ、日中間の友好の発展に大きく寄与するものと考えられた。

10年11月、中国の国家主席として初めて日本を公式訪問した江沢民主席に対して、小淵総理は、「我が国として官民挙げて北京－上海高速鉄道プロジェクトに積極的に協力し、21世紀の日中友好のシンボルとしたい」旨を表明した。また、同主席が新幹線で東京から仙台へ移動する際には、川崎運輸大臣(当時)が同行し新幹線を案内した。

さらに、11年4月には川崎運輸大臣が訪中し、呉邦国副総理や傅志寰鉄道部長等に対して、我が国としての協力の考え方について説明し、意見交換を行った。また、同年7月には、小淵首相が訪中し、朱鎔基総理に対し、新幹線に係る技術移転等の協力を表明した。

運輸省としては、本件プロジェクトに関し、引き続き関係省庁、民間関係者と緊密に連携しつつ、中国側関係者に対して積極的な働きかけを行っていくこととした。

(4) 開発途上国における都市交通問題への協力（H11 白書）

開発途上国の大都市においては、モータリゼーションのめざましい進展と都市への人口集中があいまって、自動車に起因する大気汚染、交通渋滞等の都市交通問題が深刻となっていた。これらの都市交通問題は、健康な市民生活を脅かすばかりでなく、健全な経済発展を阻害する要因にもなりかねないものであった。このため、最近では都市交通分野での協力要請が増加しており、10年度においては、14件の開発調査の要請があった。

我が国においても、1960年代に急速な経済発展に伴い都市交通問題が顕在化した。これに対応し、自動車の排出ガス対策の導入・強化、これに係る技術革新等による発生源対策を実施するとともに、都市鉄道の整備を推進する等により大量輸送機関を中核とする公共交通システムを発展させ、世界でも有数の人口集中が著しい東京、大阪等において都市交通問題への適切な対応を図りつつ、経済発展を遂げることができた。このような我が国の経験や技術を開発途上国に移転することは、開発途上国の社会の発展に貢献するのみならず、大気汚染の抑制によって地球環境の保全に役立つことによって、大きな意義があると考えられた。

このため、我が国はインドネシアの「ジャカルタ首都圏総合交通計画」、シリアの「ダマスカス市内交通総合開発計画」等の都市交通に係る開発途上国の計画策定について開発調査を実施している他、排出ガスの抑制等に資するため、自動車基準認証及び検査制度確立のための専門家派遣等の事業を実施した。また、開発途上国の都市交通に係わる行政関係者を我が国に招聘し、都市交通政策に関する研修を実施した。

さらに、カイロ市、大連市において都市交通公害対策セミナーを開催し、現地の都市交通関係者との協議を通じ、実施すべき対策の提言等を行った。これらの技術協力に加えて、バンコク、マニラ等の地下鉄、高架鉄道の建設に対し円借款を供与し、資金面での協力も行った。

11年度には、世界銀行と共同し、都市における公共交通及び自動車の環境・安全対策を主要テーマとして、日本やアジアの諸都市の経験を整理し、開発途上国の今後の都市交通開発において適用し得る教訓を導くための調査に着手した。その他、バングラディッシュのダッカ市、タイのコンケン市を対象として、公共交通や交通公害の実態等を調査し、適切な自動車交通体系の確立のための提案を行った。

2.2 国土交通省時代の国際協力（H13 白書～）

(1) 日本の技術、ノウハウを活かした国際協力の展開

開発途上国の発展には、経済開発の基礎となる社会資本整備をはじめ、計画・政策づくりや管理・運営を担う人材の育成が不可欠である。また、近年、自動車に起因する交通渋滞や大気汚染等の環境問題が開発途上国においても深刻化しつつあり、エネルギー消費の少ない効率的な輸送体系の構築を支援することは、地球環境保全のため重要であると考えられた。

さらには、民間も含めた日本がもつ優れた技術、ノウハウを活用・移転することにより「顔の見える援助」を推進することや、開発途上国のニーズを的確に把握し、ODAを効果的・効率的に実施することも重要であると考えられた。このため、

- ・相手国の実情に応じた効率的な協力を行うための国土交通分野における援助方針策定、国際協力事業の評価、情報の収集・分析・有効活用等
- ・効果の高い優良なプロジェクトへの支援を行うため、環境に配慮した優良なプロジェクトの形成のための調査
- ・専門家等の派遣、要人招聘や研修生の受け入れによる日本の技術・基準の移転、地球環境保全等の技術開発、NGO等民間団体による国際協力の支援

・JICA を通じた技術・ノウハウの移転などを推進した。

(2) 広域インフラ整備等への協力

国際的な相互依存関係の拡大を踏まえ、アジアハイウェイ、メコン地域開発等地理的位置や影響が複数国に渡る広域インフラの整備を支援する調査・研究の実施、政策対話ミッションの派遣、JICA を通じた専門家の派遣等を行った。

アジアハイウェイについては、2003年(平成15年)11月にバンコクで開催された政府間会合において、アジアハイウェイ政府間協定(仮称)が採択され、「東京－福岡」が路線「AH1」として協定中に掲げられ、この協定の締結のために必要な手続を進めた。2004年(平成16年)4月に上海で開催された国連アジア太平洋経済社会委員会総会において、「アジアハイウェイ道路網に関する政府間協定」に関する署名式が開催された。同協定には「東京－福岡」が路線「AH1」として位置づけられており、我が国を含む26ヶ国が署名した。2004年(平成16年)4月に上海で開催された国連アジア太平洋経済社会委員会総会において、「アジアハイウェイ道路網に関する政府間協定」に我が国を含む27ヶ国が署名し、2005年(平成17年)7月に同協定が発効した。1959年(昭和34年)に始まったアジアハイウェイプロジェクト50周年を記念し、2010年(平成22年)2月に本プロジェクトの半世紀を振り返りつつ、今後を展望するセミナーを開催した。2010年(平成22年)6月から7月には、国内16箇所において、アジアハイウェイの道路標識を設置した。

メコン地域開発については、2003年(平成15年)12月に行われた日・ASEAN特別首脳会議を受け、2004年(平成16年)11月に取りまとめた「メコン地域のインフラ分野における今後の支援のあり方(提言)」に基づき、技術協力等を推進した。国土交通省は、メコン地域の地理的、社会的特性に応じた広域的な経済社会基盤整備のあり方について検討を進め、「メコン地域のインフラ分野における今後の支援のあり方(提言)」を取りまとめ、これに基づき、技術協力等を推進した。

また、北京-上海高速鉄道プロジェクトについて、新幹線システムをベースとして官民あげて積極的に協力することを表明しており、中国高速鉄道に関する現状調査及び実情に合った高速鉄道の調査・研究を実施した。

平成20年頃からは、アフリカ広域インフラについては、TICAD IVでの福田総理(当時)の表明を受けた「アフリカへの貿易投資促進合同ミッション」への参加など、技術・ノウハウを活用したアフリカへの広域インフラ整備の支援を推進した。平成21年には、第4回アフリカ開発会議(TICADIV)の合意に基づき、広域運輸回廊及び国際港湾の計画・建設・改良に向け、技術・ノウハウを活用した整備支援を推進した。

また、我が国の優れた鉄道技術を海外に普及させる観点から、中国高速鉄道に関する技術交流や、ブラジルやカリフォルニア等の高速鉄道計画について省エネルギー性に優れ、安全、安定、高頻度、大量輸送を強みとする我が国の高度な新幹線技術の導入に向けた取組みを進めるとともに、渋滞の緩和や環境改善に資する都市鉄道についても技術的な協力を実施した。さらに、産業界から要望の強いASEANやインドにおける物流インフラ整備、ロシアにおける貨物輸送の円滑化等に関して関係国政府などと共同で検討を行った。

(3) 環境・安全面での協力

環境負荷の軽減対策として、アジアの自動車分野の担当官を我が国に招聘し、自動車基準・認証制度に関する研修を実施した。また、開発途上国での航空路の安全確保のために、ロシア、中国から航空管制官を招聘し、管制技術向上への支援を行った。

また、環境面で、京都議定書に基づくクリーン開発メカニズム(CDM)の活用を促進するための

調査や、環境負荷の軽減策としてアジアの自動車分野の担当官に対する研修を実施した。

安全面では、開発途上国の航空事故対策として、空港施設の整備及び人材育成等を支援した。20年頃からは、インドネシアに対し航空機事故調査レベルの向上に資する研修等の技術協力を行った。

また、開発途上国の保安担当官を対象に、港湾、海事、航空各分野のセキュリティに関する専門家会合や集団研修を行ったほか、インドネシアの主要空港・港湾に対する保安検査機器を無償供与した。さらに当時、東南アジア諸国では海上治安任務を軍から切り離し、海上治安任務を遂行する海上法執行機関を設立する動きや、海上保安業務を一元的に遂行するための組織を創設する動きなどを進めている国があり、このような動きは、我が国関係船舶が多数航行する東南アジア海域の安全確保につながることから、海上保安庁として積極的に支援した。

災害対策等への協力としては、総合防災技術の技術者を育成し技術移転を図っている。13年3月には、日本とインドネシアとの間において、5年間にわたるインドネシア火山地域総合防災プロジェクトが合意された。このほか2001年1月13日にエルサルバドル近海において発生したM7.2の地震及び1月26日にインド西部において発生したM6.9の地震による大規模な被害に対し、震災復興、防災対策に関する具体的な協力案件を検討・形成するため、2月に派遣された政府調査団に対し、国土交通省から土砂災害・災害復旧支援・港湾復旧等に関する専門家等を派遣した。平成14年8月には、パプア・ニューギニアの火山噴火に伴い、国際緊急援助隊として派遣される専門家チームに参加したほか、技術移転を目的として、河川・砂防・海岸・建築等の各分野においても各国でプロジェクト方式の技術協力や個別専門家派遣を実施した。特に、平成14年10月からは、老朽建築物が残るルーマニアにおいて、耐震補強等の実施のため、プロジェクト方式の技術協力を開始した。

2003年(平成15年)5月アルジェリアでの震災に伴い、国際緊急救助隊として派遣される救助チーム及び専門家チームに参加した。17年には、スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害に係る国際緊急援助隊や政府調査団に参加し、パキスタン等大地震の際にも国際緊急援助隊に参加するとともに耐震設計等に関する専門家を派遣した。18年には、レイテ島地滑りでは、河川・砂防等の専門家を派遣し、ジャワ島中部地震では、建築設計、2次災害防止等の専門家の派遣とともに、災害復興支援の技術協力を行った。19年には、ソロモン諸島沖地震・津波被害では河川等の専門家が、ペルー沖地震では耐震補強・震災復興の専門家が調査団に参加した。21年には、インドネシア西スマトラ州パダン沖地震、バングラデシュ及びミャンマーのサイクロン被害、ツバルの気候変動問題に関する調査団への参加等、各分野の専門家を派遣した。22年には、インドネシア西スマトラ州パダン沖地震、中国四川大地震、ニュージーランド南島で発生した地震に救助チームを派遣した。また、チリ(地震)、ベネズエラ(洪水)等の被災地への政府調査団に各分野の専門家を派遣した。23年には、インドネシア西スマトラ州パダン沖地震、中国四川大地震、ニュージーランド南島で発生した地震等に救助チームを派遣しており、平成23年にはタイで発生した洪水に対し、排水対策の専門家と排水ポンプ車を、官民連携の専門家チームとして派遣したほか、空港施設の専門家を派遣した。また、タイ(洪水)、台湾(地震)、チリ(地震)、ベネズエラ(洪水)等の被災地への政府調査団に各分野の専門家を派遣した。24年度は、タイ(洪水)、米国(ハリケーン・サンディ)等の被災地で現地調査を実施した。特に、ハリケーン・サンディは、ニューヨークを直撃し極めて甚大な被害をもたらしたが、これは先進国の大都市で発生した初めての大规模水害であることから、この教訓を我が国の首都圏等の水害対策に活かすことを目的に、国土交通省・防災関連学会合同の調査団を派遣した。

東日本大震災においては、甚大な被害が生じたものの、道路橋等の耐震補強技術や新幹線の早期地震検知システム等、我が国の持つ技術により、防災・減災に一定の効果があった。これを踏

まえ、「災害軽減・インフラ復旧セミナー」を実施し、東日本大震災の災害対応及び復興計画を通じて得られた多くの教訓や課題をアジア諸国インフラ担当部局幹部と共有した。また、気象分野でも「震災後の防災気象業務、危機管理業務セミナー」を実施し、同震災後の対応を通じて得られた多くの教訓や課題をアジア・大洋州諸国の防災気象・危機管理担当部局幹部と共有するとともに、意見交換を行った。この東日本大震災等によって得られた教訓や、タイの洪水に対する我が国の取組みの成果を踏まえ、アジアをはじめとする災害に脆弱な国に対して、現地のニーズに応じて、防災能力の向上に資する対策をヒト・モノ・ノウハウを合わせて総合的に提供する「防災パッケージ」を戦略的に世界へ展開する取組みを進めた。具体的には、我が国の防災に関する技術や経験を各国と共有し、当該国における防災能力向上への貢献と防災分野のビジネス機会創出を目的に、24年11月には南アフリカ、25年1月にはミャンマー、インドネシアを対象に、水・防災に係るワークショップを開催した。

(4) 「国際協力の日」記念シンポジウムの開催

国際協力における各分野間の連携の重要性を再認識し、これからの将来像を探ることを目的に、平成13年10月に東京において「国際協力事業における連携」をテーマとした「国際協力の日」記念シンポジウムを開催した。

2. 3 国際科学技術協力

(1) 概要

著しく国際的地位の高まった我が国は、科学技術分野においても、従来の欧米諸国の研究成果の吸収型から、世界に貢献できる科学技術の創造型へと転換が迫られていた。こうした観点から、我が国に対して諸外国は、従前の科学技術協力のあり方の見直しや新たな協力関係の強化等、多様な要請が寄せられていた。

昭和63年6月に新たな日米科学技術協力協定、10月には、日伊科学技術協力協定が締結されており、また、平成元年7月には英国との第1回科学技術協力実務者会合が開催されるなど、我が国との科学技術協力関係の強化が非常に重要視されてきた。

その中で、運輸関係の技術は、例えば、船舶の安全性、航空保安システム、気象観測等に関する技術のように世界中で使用されているため、技術開発の成果が国際基準や国際ネットワークの中に反映されることが多く、国際的な研究協力の意義が非常に大きな分野であった。また、一方では、鉄道、船舶、気象関係等の技術のような日本の優れた技術は、我が国が世界に貢献できる余地が大きな分野でもあった。このため、運輸省においては、所掌する自動車、鉄道、船舶、港湾、航空、海上保安、気象等の各分野について、情報交換、専門家交流、共同研究等の国際的な科学技術協力を積極的に進めた。昭和63年6月には新たな日米科学技術協力協定、10月には日伊科学技術協力協定を締結し、積極的に科学技術協力関係の強化に取り組んだ。

また、今後の国際科学技術協力推進のためには、協力案件の増加のみならずその質的な充実を図っていくことが重要との考えから、運輸省では平成元年度に、国際共同研究のプロジェクトとして、科学技術庁の個別重要国際共同研究の制度を利用して、マルチナロービーム測深機による海洋測量に関する米国との共同研究、共通仕様の模型を用いた水槽実験による船舶の転覆原因に関する西独との共同研究、及び、海洋汚染に関する韓国との共同研究を実施した。平成2年度には、国際共同研究のプロジェクトとして、科学技術庁の個別重要国際共同研究の制度を利用して、海上保安関係を2件それぞれ米国及び韓国と、船舶関係を2件それぞれ米国及びノルウェーと共同研究を実施した。

また、研究者の交流を促進するために昭和63年度に科学技術庁に創設された国際流動基礎研

究の制度を利用して、気象庁を中心とした関係省庁と米国、豪、西独の研究者が気象庁の気象研究所において気候変動に関係の深い大気内の化学反応の研究を共同で実施した。2年度には新たに船舶技術研究所を中心に自由表面における物質等移動機構に関する研究を開始した。4年度には、鉄道、船舶、港湾、水路業務関係で計8件の国際共同研究を実施しているほか、重点国際交流の制度を利用したワークショップの開催等を行った。

平成元年当時運輸省が関係している国際科学技術協力の案件は、年々増加しており、14カ国、75テーマ(63年度末)、86テーマ(平成元年度末)、87テーマ(2年度末)、15カ国、100テーマ(3年度末)、103テーマ(4年度末)、16ヶ国(ECを含む)、112テーマ(6年9月時点)、125テーマ(8年7月)、同(9年7月)、124テーマ(10年7月)、17ヶ国(EUを含む)、134テーマ(11年7月、12年7月)に及んだ。

5年度には、科学技術振興調整費を活用して、自動車、船舶、港湾及び水路業務関係で計8件の国際共同研究を実施する等、協力案件の質的な充実を図った。

(2) 運輸省における分野毎の国際科学技術協力活動

a. 自動車関係

米国、西独と自動車の排出ガスの計測方法並びに低減技術等の公害対策に関する情報交換等の協力を行った。また、自動車の排出ガスの計測方法並びに低減技術等の公害対策に関して米国及び西独と情報交換を行った。

b. 鉄道関係

西独と常電導磁気浮上式鉄道について、また、カナダと超電導磁気浮上式鉄道等についての情報交換を行った。

c. 船舶関係

元年度、2年度は、「天然資源の開発利用に関する日米会議(UJNR)」の海洋構造物専門部会において、日米の海洋開発の現状及び21世紀に向けての船舶技術に関連した天然資源開発用海洋構造物、環境保全技術、先進船舶技術、沖合・水中技術、沿岸海洋空間利用及び海洋観測システム等の課題について情報交換をした。

また、元年度は、西独との船舶の安定性等に係る共同研究、カナダやフィンランドとの氷海域輸送に係る研究開発等を行った。一方、ノルウェーとの波浪に対する海洋構造物の応答、西独との船尾振動、西独及び中国との海洋汚染、豪とのプラズマ溶射による機能性被膜に係る情報交換等の協力を行った。2年度からはノルウェーと船舶・海洋構造物の安全性について、更に、米国と知能化船のシステム設計等についての共同研究を実施した。一方、スウェーデンと船舶工学における水流体運動の数値シミュレーションについて、新たに意見交換を行うこととした。平成5年度時点では、情報交換、専門家交流及び共同研究を、韓国、ドイツ、カナダ、ノルウェー等12ヶ国と行った。

d. 港湾関係

港湾、航路、漁港及び沿岸域の技術に関する国際機関である「国際航路会議協会(PIANC)」において、捨石防波堤の解析等の研究協力を実施した。2年度には、PIANCの総会として第27回国際航路会議が平成2年5月にアジアで初めて大阪市で開催され、種々の情報交換がなされたほか、我が国における特徴ある港湾技術の紹介がなされた。

また、「天然資源の開発利用に関する日米会議(UJNR)」において海洋構造物専門部会、耐風・耐震構造専門部会、海洋鉱物資源専門部会で、港湾等に関する活発な情報交換を行った。

また、カナダとの「港湾沿岸工学」分野における協力、西独、仏等との港湾海洋構造物に係る情報交換、米国との「日米有害底質の処理処分に関する専門家会議」の開催、西独、豪等との港

湾・海洋の汚染の防止・浄化等に関する情報交換、その他カナダ、中国、韓国等との港湾工学関係の協力をを行った。

平成5年度時点では、情報交換、専門家の交流及び共同研究をオーストラリア、アメリカ、ドイツ等9ヶ国と行った。

e. 航空関係

米国とMLS（マイクロ波着陸システム）、航空衛星の利用、洋上管制ルートの改善等航空保安システム技術に係る協力を毎年交互に会議を開催して行った。平成4年には、航空局において、航空衛星、太平洋管制業務事務レベル会議、航空機の経年化等、航空の安全に関する協力をアメリカと行ったほか、電子航法研究所において、マイクロ波着陸システムの協力を中国と、衛星航法に関する研究の協力をカナダとそれぞれ行った。

f. 海上保安関係

「天然資源の開発利用に関する日米会議（UJNR）」の海底調査専門部会の開催を日米交互に行った。また、海洋測地に関して、人工衛星レーザー測距による測地の研究を米、仏、中国等と行った。一方海洋、海底地形等に係るデータ交換に関する協力を米、仏、西独、カナダ、豪、スウェーデン、ノルウェー等と行った。また、海洋汚染に係る協力を中国、韓国と行った他、中国国家海洋局との日中黒潮共同調査、米国とのオホーツク海日米共同観測等を行った。

平成4年には、海上保安庁では、アメリカとUJNRの海底調査専門部会において電子海図及び海洋地球物理データの管理システムに関する共同研究等の協力を行ったほか、人工衛星レーザー測距による海洋測地、海洋及び海底地形等に係るデータ交換、海洋汚染における油種等の識別技術等に関し、アメリカ、フランス、ドイツ等10カ国と協力をを行い、情報交換や専門家の交流等を行った。

また、日米包括経済協議「地球的展望に立った協力のための共通課題」の中では、日米運輸技術協力のほか、地球観測情報ネットワーク（GOIN）等において、海上保安庁、気象庁等が参加した。（H7白書）

UJNRにおいては海洋構造物専門部会及び海底調査専門部会において、それぞれ船舶技術研究所長及び海上保安庁水路部沿岸調査課長が部会長を務めたほか、8年に新しく設置された沿岸環境科学技術専門部会において、港湾技術研究所長が部会長を務めた。また、環境保護協力協定に基づくプロジェクトの一つ「有害底質の処理処分」において、港湾局環境整備課長が共同議長を務めた。

g. 気象関係

豪や仏（ニューカレドニア）等の気象局と静止気象衛星「ひまわり」を介した気象観測データの収集の協力や、インド、ブラジルの気象機関と衛星受信資料の解析に係る共同研究を行った。更に、中国国家海洋局との日中黒潮共同調査、スウェーデン気象水文研究所との海氷の数値予報のモデルに関する研究、カナダ大気環境庁との気候変動に関する情報交換をはじめとして、米国、西独、豪、中国、インド、ブラジル等と気象及び海洋の調査研究に関する協力を行った。

気象庁では、二国間科学技術協力協定等の国際協力体制のもとで、気候変動、衛星気象学、天気予報、海洋環境、地震・火山等の各分野にわたり、米国、カナダ、中国など13か国及びECとの間で、延べ47件（平成2年4月現在）の科学技術協力を実施し、情報交換や専門家の交流を推進した。

WMO（世界気象機関）、IOC（ユネスコ政府間海洋学委員会）等の推進している多数国間技術協力にも参加した。

h. 国際船と海の博覧会への参加（H3、4白書）

アメリカ大陸発見500周年を記念して、平成4年5月15日から8月15日まで、イタリアの

ジェノヴァ市において国際船と海の博覧会が開催されることとなった。同博覧会は、「クリストファー・コロンブス：船と海」をテーマとして、コロンブスから現在までの船と海に関する歴史や現状及びその将来を紹介し、この分野の発展を図ることを目的としていた。

歴史・文化・産業など様々な分野で「船と海」に関わりの深い我が国が、本博覧会に参加することは、我が国の国情理解や国際交流の推進に資する絶好の機会であるとして、運輸省が中心となり公式に参加することが3年1月に閣議で了承された。また、3年3月には、政府出展の準備と日本館の管理運営を担当する(財)国際船と海の博覧会協会が設立された。

我が国からは、運輸省が中心となり公式参加し、フローティング・パビリオン（旧青函連絡船の羊蹄丸）及び各国共同展示館の日本ブースにおいて、日本の船と海との関わりや日本の地域特性を紹介するため、地方自治体の参加も加え、展示と催事を行った。

7月15日は、ジャパンディとして式典を行うとともに、記念催事として、ヨーロッパ文化のオペラと日本文化の文楽が、ジョイントで公演され、観衆の盛大な拍手を集めた。本博覧会において、日本館は大変人気を博し、多くの見学者が訪れ、日本に対する理解と認識が深められるとともに、日本とイタリア及び世界各国との国際交流に寄与しその目的を達成した。

3. 各分野における多国間・二国間国際交渉・連携の取組み

3. 1 運輸省時代の多国間・二国間の取組み（H1～12 白書）

（1）国際社会と調和した運輸行政の展開の必要性（H1 白書）

我が国の経常収支の不均衡は着実に是正されつつあるものの依然多額なものであり、このような不均衡を背景として各国との間で経済摩擦が数多く生じていた。世界の自由貿易体制からの受益が最も大きく、今後とも各国との相互依存の中で生きていくことを余儀なくされる日本としては、その政策運営について自国の独自性のみを主張することは許されず、運輸関係分野においても各国と歩調を合わせながら市場開放、規制の緩和等に努めなければならなかったが、その際も、諸外国の要求に十分耳を傾けつつ、場合によっては我が国の立場や規制・政府助成等の合理性を明確に説明し、あるいは逆に諸外国の不合理な制度に対して是正を求める、といった態度が必要となっていた。

（2）運輸ハイレベル協議

運輸省では、主要国運輸当局首脳と密接な意思疎通を図ることにより、運輸行政を円滑に推進するため、運輸審議官と諸外国の次官クラスとの間で、運輸ハイレベル協議を実施した。

4年4月には、EC委員会第7総局長を迎え、EC共通政策、海運、航空分野を中心に協議が行われた。

5年3月には、EC委員会第7総局長（運輸担当）を迎え、EC共通運輸政策等を中心に協議が行われた。

平成6年には、4月に欧州委員会第7総局長（運輸担当）を迎え、航空、海運、GATTウルグアイ・ラウンドの今後等日EU間の運輸分野における重要問題を中心に協議が行われた。

7年4月には、ブラッセルを訪問し、欧州委員会第7総局長（運輸担当）と航空、海運、環境等日EU間の運輸分野における重要問題を中心に協議を行った。

8年4月には、東京において第5回日EU運輸ハイレベル協議を開催し、欧州委員会第7総局長（運輸担当）を迎え、航空、海運、環境等の運輸分野における重要問題を中心に協議を行った。このほか、不定期なものとして、マレーシア及びインドネシア（8年3月）、パナマ及びペルー（8年5月）、オーストラリア（8年5～6月）等との間でハイレベルによる政策対話を行った。

平成8年10月には、ワシントンで開催された第1回日米運輸ハイレベル協議において、運輸審議官と米国運輸省副長官との間で航空、海運、運輸技術開発等について協議を行ったのをはじめ、オーストラリア（9年3月）、カナダ（9年5月）等新たに協議相手国を拡大した。また、EUとの間では、9年4月ブラッセルで開催された協議で6回目を数えるに至った。ここでは欧州委員会第7総局長（運輸担当）との間で航空、海運等の運輸分野における双方の重要課題を中心に協議を行った。この他、パナマ及びペルー（8年5月）、ドイツ及びフランス（8年10月）、エジプト及びモロッコ（9年2月）等との間でもハイレベルによる政策対話を実施した。

米国との間では平成10年3月に第2回運輸ハイレベル協議を開催し、航空、海運、運輸政策一般等について協議を行った。また、EUとの間ではこれまでに6回の運輸ハイレベル協議を開催し、航空、海運等双方の重要課題を中心に協議を行った。このほか、豪州、カナダ、ドイツとの間でも運輸ハイレベル協議を開催した。

米国との間では10年9月に第3回運輸ハイレベル協議を開催し、日米の海運問題や運輸分野における技術協力等について協議を行った。また、EUとはこれまでに7回の運輸ハイレベル協議を開催し、航空、海運政策等双方の重要課題に関して議論を行った。

このほか、豪州、カナダ、ドイツとの間でも運輸ハイレベル協議を開催した。

EUとの間では12年2月に第8回の協議を開催し、運輸分野における環境問題、海上安全政策等について協議を行った。また、米国とはこれまでに4回の協議を開催し、航空、海運政策等双方の重要課題、関心事項等に関して議論を行った。

（3）日米間の取組

a. 日米構造問題協議

平成元年7月の日米両国首脳共同発表を受け、両国間の貿易と国際収支の調整上障壁となっていると考えられる構造問題を互いに指摘し合い、それぞれ自ら改善すべき問題に取り組むことを目的とした日米構造問題協議（SII）は、約1年間にわたり5回の協議を行った結果、2年6月に最終報告がとりまとめられた。報告書の中では、平成3年度を初年度とする空港、港湾の整備5か年計画について、積極的かつ具体的な整備目標のもとで現行規模を上回る計画を策定することとされ、輸入急増に対応した輸入インフラの整備という観点からも空港、港湾の重点的整備が求められた。また同報告書の内容には、大深度地下利用についての積極的な検討、大都市域における宅地開発と鉄道整備の一体的推進等も含まれており、これらの事項について運輸省としても今後、着実に実施していく必要があった。

2年秋から3年春にかけて、フォローアップ会合が開催され、3年5月にその報告書がとりまとめられた。同報告書では、3年度から始まる新5か年計画に基づき空港、港湾の整備を引き続き積極的に進めること等が求められ、運輸省としても同報告書に沿った施策を着実に実施していくこととした。

さらに4年1月のブッシュ大統領訪日時に作成された行動計画にSIIの再活性化が盛り込まれたのを受け、同会合は4年2月より再開され、4年7月、独禁法適用除外制度の具体的見直し、政府調達の一層の開放、輸入手続きの迅速化等を含む日米双方の新たなコミットメントが盛り込まれた第2回年次報告がまとめられた。

b. 大型公共事業への外国企業参入問題

我が国の建設市場への外国企業の参入問題に関しては、約2年間の協議の後、昭和63年5月、日米両政府間で意見の一致が見られ、我が国政府のとるべき措置（以下「MPA」という。）が閣議了解されるとともに、米国に対し書簡にて通報が行われた。

本措置は、関西国際空港プロジェクトなどの3プロジェクトに関し、62年11月に米側に通報した措置を見守るとともに、我が国の公共事業の調達制度に外国企業が習熟することを目的として7つの特定大型公共事業プロジェクトについて特例措置を実施し、また、これらプロジェクトに関連する特定の民間及び第三セクターの事業主体に対し、内外無差別の調達方針をとるよう、我が国が勧奨を行うものであった。

運輸省所管プロジェクトにおいても、閣議了解に基づく措置を誠実かつ着実に実施し、実績についてみると、関西国際空港関係の空港総合通信システムの設計業務、横浜みなとみらい21の国際会議場・ホテル棟建設工事、東京国際空港（羽田）西側旅客ターミナルビルの建設工事や搭乗橋等の物品調達、テクノポート大阪のワールドトレードセンターのビルの設計業務などに外国企業の参入が進んだ。

閣議了解後、2年間が経過したため、閣議了解に基づき、本措置が所期の目的に役立っているか否かを検討するレビュー会合が2年5月から11月現在までに計3回日米両政府間で行われた。その結果、MPAは、外国企業の日本建設市場進出を容易としている旨確認された。また、外国企業の一層の習熟を促進するとの観点から、MPAの改訂及び対象プロジェクトの追加等について閣議了解された。

更なるレビューとして、4年8月以降、日米政府間でMPAの実施状況、将来プロジェクトの状況、MPA手続きに関する事項等に関する協議が行われた。

平成5年における中央建設業審議会の建議及びガット政府調達協定改定交渉の妥結を踏まえ、6年1月には、閣議において「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画」（以下「行動計画」という）が了解された。行動計画では、国及び一定の政府関係機関（運輸省関係では、JR各社及び新東京国際空港公団等）の基準額以上の調達については、透明で客観的かつ競争的な調達方法を採用することとされた。

なお、米国との取り決めにより、11年度までの間、MPA及び行動計画の実施状況についてレビューを行うため、日米間で年次会合を開催することとされており、10年度には、6月に年次レビュー会合を、11年1月にミニレビュー会合を開催し、中部国際空港、関西国際空港といったプロジェクトにおける調達状況及びJRが行っている調達に関し米国と意見交換を行った。11年度には、7月に年次レビュー会合を行い、上述の運輸関係プロジェクト等に関して、前回会合以降の進捗等、意見・情報交換を行った。

c. 自動車基準・認証制度の国際化の推進

我が国は、自動車基準・認証について、従来諸外国関係者の意見等を踏まえアクション・プログラムに基づく措置をすべて実施するなど種々の措置を講じてきていた。その成果もあり、我が国の輸入乗用車の登録台数は年々大幅に増加した。

しかしながら、我が国の自動車輸出入台数には依然として大幅な不均衡が残っており、これを背景として、欧米諸国は我が国に市場アクセスの一層の改善を求めてきた。このため、平成2年5月にEC側の要請を受けて日・EC自動車基準認証専門家会合を東京で開催する等外国政府機関等との意見交換を行ったほか、基準の国際的調和活動が行われた。また、国連欧州経済委員会（ECE）の自動車安全公害専門家会議（WP29）に積極的に参加し、基準の一層の国際化を図った。

さらに、政府の諸活動を支援するために設立された自動車基準認証国際化研究センター（JASIC）を活用し、国からの補助金等により、元年12月に「自動車の衝突安全基準に関する国際会議」を東京で開催するなど基準の国際化に貢献するための活動を行った。

上記の取組もあり、平成2年には輸入乗用車の登録台数は史上最高の22万台に達した。また、

3年3月に日・EC自動車基準・認証専門家会合を開催するなど、外国政府機関等との意見交換を行うとともに、国連欧州経済委員会自動車安全公害専門家会議に積極的に参画し、基準の一層の国際化を図った。

4年1月のブッシュ大統領訪日の際、米国より要望のあった自動車の基準・認証に係る14項目については、市場開放問題苦情処理推進本部（OTTO）の手続きの下で、我が国の政府認証制度を前提として、解決又は解決への方向付けがなされ、日米グローバル・パートナーシップ行動計画としてとりまとめられた。

6年3月には、デトロイトに運輸審議官を団長とする型式指定取得促進ミッションを派遣し、型式指定の利点を米国メーカーに説明するとともに、4月から米国メーカーによる型式指定取得を支援するためにデトロイト総領事館に自動車審査担当官を常駐させた。

また、米国及び欧州より要望のあった個別の技術的問題については、自動車基準・認証に関する専門家の意見交換等を通じ適切に対応していくこととした。

灯火器の取付け位置の国際調和基準については、7年にその成果を国内基準に取り入れることとしており、平成6年度には、今後とも、欧米の政府機関及び業界との意志疎通を図るとともに、国連欧州経済委員会自動車安全公害専門家会議に積極的に参画し、自動車基準・認証の一層の国際化を図っていくこととした。8年11月、運輸技術審議会に「自動車の基準及び認証等の制度に係る国際化対応方策について」の諮問を行い、9年6月に答申を得た。

さらに、自動車の装置について認定の相互承認制度を導入するため、国連の相互承認協定である「車両等の型式認定相互承認協定（略称）」に加入する作業を行ってきたが、10年5月に協定加入について国会の承認を得るとともに、所要の国内法改正案が成立した。その後、諸規定の整備等の事務手続きを進め、10年11月に同協定へ加入するとともに相互承認を開始した。同協定に加入し相互承認を実施することにより、認証手続きの簡素化・効率化及び自動車ユーザーの負担軽減を図ることが可能となった。日本の同協定への加入はECEメンバー国以外で初めての加入であり、運輸省としては、同協定をヨーロッパの国々の協定から世界的な協定へと実質的に発展させるとともに、世界的な基準調和と認証の相互承認制度の確立に積極的に貢献することとした。

自動車の世界的な基準調和を図るための枠組みとして車両構造作業部会(WP29)で検討されていた「車両等の世界的技術規則協定(略称)」については、10年6月に同部会において作成され、12年8月に8ヶ国の締結により発効した。日本は、11年8月3日の閣議において、受諾を決定し、同日に国連事務局へ受諾書を寄託し、締結手続きを終了した。運輸省は、本協定発効後米国等を含む世界的な基準調和を一層促進するため、国連において世界統一基準の提案を行うとともに、世界統一基準が策定された場合には、これを道路運送車両の保安基準に速やかに取り入れる等の積極的な対応を行っていくこととした。

d. 日米経済パートナーシップ協議（H5白書）

5年7月の日米首脳会談で、従来の日米構造問題協議（SII）に代え、新たにセクター別・構造面での協議及び交渉並びに地球的展望に立った協力のための共通の課題を扱う枠組みが合意された。この中には、運輸技術協力等運輸分野に関する事項が含まれており、運輸省としても、適切な対応が必要とされる場所であった。

e. 日米建設協議（H5、6白書）

関西国際空港プロジェクト等大型公共事業への外国企業の参入等に関しては、日米両国間で合意された「大型公共事業への参入機会等に関する我が国政府の措置」（昭和63年）及びその追加

的措置（平成3年）を着実に実施してきた。しかしながら、米国は、日本の市場の閉鎖性を理由として制裁措置を背景に一般競争入札制度の導入等新たな提案を行った。我が国としては、米国の制裁措置を前提とした交渉には応じられないとの立場をとりつつも、米側提案を含めたオープンな議論にのぞむこととした。

6年1月には、GATT政府調達協定の内容等を踏まえ、国際的な視点も加味した透明で客観的な入札・契約手続として「公共事業の入札・契約手続の改善に関する行動計画」を策定し、基準額以上の国及び政府関係機関の工事について、一般競争入札方式、基準額以上の設計・コンサルティング業務について、公募型方式を採用することとした。

米国側はその内容を評価すると発表し、協議は一応の終結を見た。

f. 日米包括経済協議（H6白書）

日米包括経済協議は、経済面における日米関係の新たな枠組みを構築するため、5年7月の日米首脳会談において枠組みの設置について両首脳間で合意されたもので、マクロ経済面、セクター別・構造面での協議及び「地球的展望に立った協力のための共通課題」がその柱となっていた。

セクター別・構造面問題には、特に運輸省管轄の行政と関連の深い自動車・自動車部品問題等が、また、「地球的展望に立った協力のための共通課題」（コモン・アジェンダ）には日米運輸技術協力が含まれており、運輸省としても積極的な対応を行ってきた。

1) 自動車・同部品分野

自動車・自動車部品分野の一つである補修用自動車部品分野については、6年9月末近くになって米国が自動車分解整備制度の最終的な廃止等を強く主張してきた。これに対し、我が国は、安全確保及び公害防止を支える根幹である制度そのものの廃止は不可能であるが、これらに支障を生じない範囲での規制緩和は行うとの姿勢で合意に向け精力的に米国との協議を行ったが、10月初頭の時点では合意に至らなかった。

なお、米国政府は6年10月同国の通商法301条に基づき、一方的に我が国の自動車補修部品分野に関する調査を開始することを発表した。

自動車・同部品分野については、①外国製部品の自主購入計画②ディーラーシップ及び③補修部品に係る規制緩和の3項目について、約2年にわたる協議の結果、7年6月28日に全て原則妥結し、同年8月23日、決着文書が日米間で取り交わされ最終決着に至った。

運輸省関係の決着事項である補修部品に係る規制緩和については、①規制の対象となる重要保安部品の削減②独立系整備工場の増加のため、特定部品専門の整備工場の認証制度の創設③構造等変更検査の対象範囲の見直し等の規制緩和について実施することとした。さらに、決着事項の一つである「補修部品市場アクセス改善プログラム」に基づき、外国製補修部品情報ネットワークの整備、要望・苦情処理窓口の常設、内外無差別のキャンペーンの実施等を進めることとした。

8年9月、第1回年次レビュー会合が開催され、米側より規制緩和の進捗状況について全般的には評価を得たが、更なる規制緩和も求められた。また、9年1月米国の自動車部品団体より、安全上重要な部位に係わる整備である分解整備の対象からブレーキを除外するよう要望があったが、運輸省としては安全性を確保する観点から受け入れられない旨回答した。一方で、9年6月、運輸技術審議会が分解整備後に必要となる国の検査については廃止することが望ましいとする答申を行ったことを踏まえ、運輸省としても必要な措置を講じていくこととした。運輸省として検討した結果、検査整備制度の国際的整合性を図るため、10年5月に分解整備検査を廃止することとした。また、11年8月には二級自動車シャシ整備士制度を創設することとした。

g. 日米運輸技術協力の推進（H5、6白書）

クリントン政権は、米国経済の再建を目指して打ち出した経済政策の中で、高速鉄道整備、磁気浮上式鉄道の開発等インフラの整備・改良を重視し、また、電気自動車等の導入の提唱等環境・エネルギーにも重点を置いた。これを踏まえて、5年4月の日米首脳会談において運輸技術の分野における包括的な日米協力の枠組みにつき、基本的合意がなされ、日米経済パートナーシップ協議においても当該協力が積極的協力分野の一つとして位置付けられ、6年2月に運輸大臣及び米国運輸長官との間で実施取決めを締結した。

上記実施取決めに基づき6年10月、第1回専門家会合を開催し、協力の枠組み及び高速鉄道技術、船舶からの油流出防止技術等7項目を優先協力項目として取り上げることに合意した。さらに、平成7年10月に開催された第2回専門家会合では、優先協力項目の他、「地震等災害時における対応」及び「交通機関の保安対策（テロ対策）」等につき意見交換が行われた。

平成9年までに3回にわたる専門家会合が開催されており、9年度は、運輸分野における高齢者・障害者対策、鉄道の地震対策、臨海部施設の地震対策等7項目について重点的に協力を行うこととした。10年度は、冬季オリンピック用の大量輸送技術、鉄道の地震対策等9項目について重点的に協力を行うこととなった。第5回の会合では、ITS(高度道路交通システム)、Y2K(コンピュータ西暦2000年問題)、案内用図記号(ピクトグラム)の統一化等について、日米双方のプレゼンテーションが行われた他、アメリカ・コロラド州のプエブロ試験線での軌間可変電車の試験開始のセレモニーが催されるなど、有意義な協力の成果が生まれた。

第6回の会合では、回の会合では、鉄道地震対策や超大型浮体式海洋構造物(メガフロート)等について、日米双方からの研究発表が行われた他、民間事業者も交えて交通バリアフリー、ITS(高度道路交通システム)等に関するワークショップを開催した。

h. 日米航空協議（H7～10白書）

1953年に締結された日米航空協定(協定)は以遠権等の日米間の権益及び協定の運用が、きわめて不平等なものとなっており、その是正を目的とした日米航空協議が1976年以来断続的に行われていた。

平成7年4月及び5月、米国のフェデラルエクスプレス社は、多数の新規以遠地点への運航開始を運輸省に申請したが、同社の新規以遠地点への運航は、以遠運航における不均衡を拡大し協定上も問題があるとして運輸省は処分を保留した。その後、米国が同保留処分を不満として対日制裁措置暫定案を発表する等の経緯はあったものの、閣僚級での話し合い、次官級協議を経て、最終的には、閣僚級協議により①日本側が当該企業の以遠運航の一部を認めること②日本側が大坂-シカゴ・ニューヨーク以遠カナダ路線を獲得すること③本年9月から貨物分野における日米間の機会均等化等を内容とする協議を開始することで合意し、今後の日米間の不平等・不均衡是正への道筋を開いた。上記合意に基づき、7年9月に第一回日米航空貨物協議が開催された。以降、5回にわたり協議を重ねた結果、8年4月に日米航空協定締結以来43年にして日米航空関係の平等化(貨物)をほぼ実質的に達成することに成功した。

旅客分野については、8年6月、約3年ぶりに日米航空旅客協議が開催されたが、日本側が、①日米航空企業間の機会の平等化、②米国先発企業の協定に基づく一定のルールの下での以遠権の拡大、③これらを前提とした日米双方の航空企業の機会拡大を提案したのに対し、米国側は①当面の懸案事項の最優先解決、②しかる後、先発企業の以遠既得権の不可侵の確認(この問題が解決されるまでは、日本企業の権益拡大は認めないとの立場)、③更にしかる後、双方企業の権益拡大を主張したため、物別れに終わった。日米間で調整が図られた結果、9年8月からは旅客・貨物の両分野について協議が行われた。この協議において、日本側は「日米航空企業間の平等化

を前提とした機会の拡大」を提案し、米国側は「オープンスカイ」政策を主張しているが、我が国としては、オープンスカイは独占・寡占化を助長する等、公正な競争を阻害するものであり、受け入れられないとの立場をとった。9年1月以降11回に及ぶ次官級協議が行われた結果、10年1月30日に大筋で合意に達し、合意となった内容を記した文書への藤井運輸大臣とスレーター米国運輸長官による署名（3月14日）及び所要の手続きを経て46年ぶりに平等化が達成されることとなった。

今回の合意では、相対的に自由な権益が認められるいわゆる先発企業の数、これまでの米国3社、日本1社から双方3社ずつとなり、路線設定の面においても、これまで日本側が厳しく制約されていた以遠権について日米の航空企業間で平等化が図られる等両国企業間で平等な競争条件が整ったことになる。

協議の過程において、日本側からの「日米の航空企業間の平等を前提とした機会の拡大」の提案に対し、米国側は路線、便数等を航空企業が自由に設定できるいわゆる「オープンスカイ協定」の締結を主張した。これに対し、我が国は、「オープンスカイ協定」は、言葉の響きとは裏腹に、独占・寡占を助長する等公正な競争条件を阻害する内容を有しており、受け入れられないとの立場をとった。特に、同協定案は世界の航空市場の約37%（旅客人数ベース）を占める米国内市場を米国企業に留保したまま約1%（同）を占めるに過ぎない日米間の国際航空市場のみを開放しようとするものであり、米国企業が両市場間で行う内部補助等を抑制しない限り公正な競争が全く期待できないこと、米国が主張する反トラスト法による救済も長年の係争を経て事後的にしか得られないこと等の日本側主張に対しては、米側も有効な反論をなしえず、また、これらの日本側主張はその後米国自身が国内の航空分野について同様の観点から政策の再検討を開始したことにより裏付けられることとなった。結局米国側は「オープンスカイ協定」の締結を断念せざるを得なくなったが、その過程でこれらの問題点が明確化したことにより、米国から同協定締結の受入れを求められている関係諸国にも大きな影響をもたらすことになるものと考えられた。

さらに、今回の合意では日米の航空企業間の双方について輸送力等の拡大が図られたほか、共同運航（コードシェア）の枠組みが日米間で初めて認められたため、現在世界の航空企業の間で進められている企業提携（アライアンス）の流れの中で、我が国航空企業も一層積極的な展開を行うことが可能となった。（H10白書）

i. 港湾荷役問題（H9白書）

8年11月、米国連邦海事委員会(FMC)は、我が国の民間における港湾慣行である事前協議制度等が改善されない場合には、我が国海運企業3社が米国の港に寄港するたびに10万ドルの課徴金を課すとの制裁措置を発表した。我が国は、このような一方的制裁措置は日米友好通商航海条約及びWTOの精神に違反するものとして即時撤回を求めた。

同制裁措置は、9年4月に日米間で事前協議制度等の改善に関する協議覚書が作成されたことを受けて一旦9月4日まで停止されていたが、FMCは、事前協議制度の改善がみられないとして、同日我が国海運企業3社に対する制裁措置を発動した。

その後、9月分の課徴金（400万ドル）の支払期日とされた翌10月15日を目前に控え、事前協議制度の改善について運輸省はギリギリまで関係者間における合意を得るべく努力を続けた。具体的には、米国海運企業等を除く運輸省を含めた関係者間で事前協議制度の改善についての事実上の合意を得、10月10日から米国ワシントンD.C.において日米海運協議を開催し、事前協議制の改善についての進捗状況を説明するとともに、制裁措置の撤回を求めたものの、米側が港湾労使問題に対する日本政府の介入をあくまで求めたことから協議は難航、最終的に17日に次官級協議が開催され、事前協議制度の改善等について大筋決着した。

しかし、FMCは我が国海運企業3社の運航船舶の入港禁止という強行措置の実施は留保したものの、依然として課徴金の徴収に固執したため、10月27日、3社はFMCに150万ドルを支払うことを余儀なくされた。

その後、11月10日に駐米大使と米国務長官との間で事前協議制度の改善について関係者間で合意がなされたこと、今後日本における港湾慣行について問題が発生した場合には、原則として、まず日米政府間協議による解決を試みるとともに、米国国務省等からFMCに対し協議中は制裁措置を控えるよう勧告すること等を確認した書簡が交換される形で決着し、FMCは13日に制裁措置を停止したが、未だ完全に撤回するには至らなかった。

米側の制裁措置は、入港や貨物輸送等について内国民待遇及び最恵国待遇を相手国船舶に保証した日米友好通商航海条約に違反する行為であるため、その撤回を求めて同条約に基づく政府間協議を我が国より米側に申し入れた。10年1月に米国で予備協議を、7月に東京で第1回目の本協議を行ったが、米側は依然としてその違法性を認めなかった。FMCは11年5月28日、ようやく当該措置を撤回するに至ったが、日本の港湾にかかる最近の状況を反映させるべく再調査を行うため、現在、日米海運企業に対して、港湾運送の現状に関する報告を求めた。

今回の米国の制裁措置のように、外国政府が我が国海運企業に対し不当に差別的な負担金・課徴金の納付を義務付ける等一方的な制裁措置を行う場合に、我が国として対等な立場を確保し、こうした不当な措置に対抗できるようにするため、当該国の外航海運企業に対し、その国が徴収する負担金・課徴金に相当する金額の納付を通告することができるようにすること等を内容とする「外国等による本邦船舶運航事業者に対する不利益な取扱いに対する特別措置に関する法律(いわゆる対抗立法)の一部を改正する法律」が議員立法により9年12月12日に成立し、19日公布、施行された。

一方、8年10月、EUより、事前協議制度についてWTO協定に基づく協議要請が行われた。これに対し、我が国としては本件が政府の措置に基づくものではなく、EUの協議要請の主旨は適切ではないことから、WTO協定の枠外で実質的な協議を行うことを提案した。EU側との協議については、平成9年夏までに3回(2月、4月及び7月)開催した。

(4) 諸外国からの規制緩和要望等への対応

a. 諸外国からの規制緩和要望への対応(H8白書)

規制緩和は、我が国に対する輸出の促進や円滑化に資するとの観点から、国際的にもその推進を強く求められた。

このため、我が国は7年3月31日に策定した「規制緩和推進計画」を毎年度末に見直す際、外国からの意見・要望の把握に努めた。運輸省では昨年度末の見直しに当たり、前述の日米包括協議の中の規制緩和・競争政策等ワーキング・グループ及び日・EU規制緩和会合への参加等を通じて外国政府の要望を聴取するとともに、ACCJ(在日米国商工会議所)、EBC(欧州ビジネス協議会)等外国事業者団体との意見交換も行った。

b. MSAS調達問題(H9白書)

我が国は当時、11月に1号機が打ち上げられる運輸多目的衛星を中核とした次世代の航空保安システムの整備に取り組んでいるところであり、その一環として、全地球的測位システム(GPS)を補強して航空機の正確かつ高密度の運航に寄与する運輸多目的衛星用衛星航法補強システム(MSAS)を整備していたが、この調達に関し、欧州委員会は、9年3月、我が国に対し、技術仕様書の記載のあり方が欧州の供給者にとり排他的であり、WTO政府調達協定に違反する疑いがある旨を主張して協議要請を行った。その後、同協定に基づく協議を続ける一方、MSASと

同種の欧州におけるシステムとの相互運用性についての協議も進め、相互理解を進めてきた結果、同年7月に欧州側は相互に合意された解決を見出したとしてWTOへの申し立てを取り下げ、本紛争は解決した。本紛争に示されるとおり、航空機の航行援助システムの分野においても、国際的な協調がより一層重要となっており、我が国としては今後とも適切に対応していくこととした。

c. 自動車燃費問題

運輸省においては、COP3(気候変動枠組条約第3回締約国会議)での京都議定書の採択を受けて、CO2の排出を削減するために11年4月1日より2010年を目標とする自動車に係る燃費基準の強化(通産省との共管)を実施することとした。新基準の導入に関して11年3月、米国、EUよりTBT協定に基づく討議が要請されこれを受け、日本は同基準に関して、環境問題及びエネルギー動向等の背景、新基準の策定方法並びに運用方針等を説明し、お互いに率直な意見交換を行うことで十分な理解を求めべく協議を行った。

3. 2 個別分野での協力(運輸省時代)

3. 2. 1 海事分野での協力

(1) 海上安全対策の推進(詳細は08安全、10危機管理参照)

a. タンカー安全対策の推進(H5白書～)

我が国は従来から、海上安全確保及び海洋環境保護については、関係諸国や国際機関との国際協調のもと積極的にその対策を推進してきたが、昨今のタンカーの重大事故の続発に対応して、5年2月、国際海事機関(IMO)に対し、油タンカーの二重構造化の推進、PSC(寄港国による監督)の強化並びに包括的な船舶の安全運航管理体制の確立を目的とした国際安全管理コード(ISMコード)の早期採択及び実施を主な内容とする「油タンカーの安全確保及び海洋環境保護に関する総会決議案」を提案した。同提案は5月の海上安全委員会(MSC)、7月の海洋環境保護委員会(MEPC)で概ね了承され、11月のIMO総会で採択された。これを受けて我が国では、平成6年度から人的ミス削減しタンカーの安全航行を確保するための総合航行支援システムに関する検討を開始した。

9年3月の内閣総理大臣と米副大統領の会談の結果、コモン・アジェンダの中の「自然・人的災害の軽減」の一協力として新たに追加された。ナホトカ号油流出事故等の経験を踏まえ、日米両国で油流出災害の予防並びにそのための知識及び技術の共有を図っていくとともに、国際的取組みへの貢献についても検討することとした。

b. カーフェリーの安全対策(H7白書)

6年9月にバルト海で発生したカーフェリー「エストニア」号の事故を契機に、IMO(国際海事機関)ではカーフェリーの安全性に関する全面見直しが行われた。これに対し我が国からも復原性に関する専門家を派遣する等、積極的な貢献を行ってきたところであり、カーフェリーの復原性、水密性、救命設備等を改善する「1974年の海上における人命の安全のための国際案約」の改正が、7年11月に採択された。

c. ばら積み貨物船の安全対策の推進(H8白書)

ばら積み貨物船の海難が後を絶たないことから、IMOでは、ばら積み貨物船の損傷時の安全性の向上、検査の強化等の検討が行われ、我が国も、ばら積み貨物船の損傷時の構造要件の強化を提案する等、積極的に審議に参加し、9年11月、「1974年海上人命安全条約(SOLAS条

約)」の改正が行われた。

d. 船舶の安全性の向上（H12 白書）

船舶の安全基準は、海上人命安全条約（SOLAS 条約）等に定められているが、IMO（国際海事機関）において、復原性、消防・防火設備、航行設備、満載喫水線等の要件について総合的な見直し作業が行われていた。我が国も消防・防火設備について条約改正案の作成を担当する等これらの審議に積極的に参加した。また、11 年 12 月にフランスで発生した大規模なタンカー事故を背景に IMO の取り組みに G8 が協力していくことが 7 月の九州・沖縄サミットでも確認されたところであり、タンカーによる油濁損害に対する補償制度の充実や船舶の安全性の向上に対するより一層の貢献が求められている。さらに、国際基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の使用を抑止することを目的として、各船舶の安全等の情報を公開するための国際的データベース（EQUASIS）の構築が国際的に開始され、我が国も積極的に参画することとした。

e. 東京 MOU / PSC 検査官研修（H8 白書）

海上人命安全条約（SOLAS 条約）等の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除を目的として、アジア太平洋地域において外国船舶の監督（ポートステートコントロール：PSC）を協力して実施するため、「アジア太平洋地域における PSC 実施のための覚書」（東京 MOU）が 5 年 12 月に策定され、6 年 4 月から実施された。これに基づき、関係各国において PSC の強化を図ったが、域内における技術レベルの向上、PSC の標準化を図ることが重要な課題となっていることから、7 年度から 5 か年計画で域内の検査官約 220 名を日本に招へいし、PSC 検査官研修を実施した。

f. 船舶に対する窃盗・強盗事件等への対応

運輸省が 11 年 5 月に我が国海外航海運企業を対象に行ったアンケート調査によると、近年我が国関係船舶（日本籍船及び我が国海運企業が運航する外国籍船）に対する窃盗・強盗事件等（いわゆる「海賊行為」）が増加していた（9 年 18 件、10 年 19 件、11 年 18 件（5 月まで））。

船舶に対する窃盗・強盗等は、船舶及び乗組員の安全確保上大きな問題であることから、運輸省では、従来から、外交ルートを通じて関係国に事件発生海域の警備強化を申し入れるとともに、（社）日本船主協会を通じて海運企業間での対策会議の開催、防止対策要領の作成及びその徹底を図るよう指導を行った。また、国際海事機関（IMO）において、昨年来、重点地域におけるセミナーの開催、既存の対策の見直し等が精力的に実施されており、我が国としてもその検討に積極的に参画した。さらに、運輸省では 11 年 7 月には、上記の調査結果も踏まえて、関係省庁や民間団体との対策会議を設置し、逐次、海運企業の自衛策の徹底、沿岸国への働きかけ等、対策の一層の充実を図った。

（2）マラッカ・シンガポール海峡における航行安全対策（再掲）

我が国における安定的な石油供給を確保するためには、主要なオイルルートであるマラッカ・シンガポール海峡における石油海上輸送の安全確保が重要であった。

同海峡の航行安全については IMO においても水路再測量の実施、通航分離帯の延長や航路標識の新設などについて、調査団の報告に基づき検討されていたところである。我が国は、従来から（財）マラッカ海峡協議会を通じた航行援助施設の整備とその維持管理や IMO における検討への参加等を行っていたところであったが、8 年 5 月には船舶の安全航行を確保するための水路再測量についての協力を、沿岸 3 カ国を対象に実施することとした。また、8 年 7 月には（社）日本

海難防止協会においてシンガポール連絡事務所を開設し、航行安全対策等の調査・研究を行った。

(3) アジア海運フォーラム (H8 白書)

世界の外航海運におけるアジアの役割が高まる中、我が国の呼びかけによりアジア主要海運国7ヶ国・地域の海運局長クラスの参加を得て、第1回の「アジア海運フォーラム」を7年6月東京で開催した。8年6月には第2回会合が香港において、9年6月には新たに2カ国の参加を得て第3回会合が韓国において開催され、我が国は自由で開かれた海運市場の実現を目的とした国際的活動の場でのアジア各国の協調の重要性を表明し、特にAPECで積極的に海運問題に取り組む必要性とアジアのイニシャティブを確立することの重要性を強調し、多くの参加国の理解を得た。

(4) アジア太平洋海上保安主管庁フォーラム (H8、9 白書)

アジア太平洋地域の海上保安主管庁間の協力関係を強化するため、第1回アジア太平洋海上保安主管庁フォーラムが、8年4月30日から5月1日にかけてオーストラリア・ゴールドコーストで開催された。そして第2回会合は、9年9月10日から11日にかけて東京において開催され、アジア太平洋地域13ヶ国・1地域・1機関の主管庁等の首脳が参加し、日本からは、海上保安庁長官を長とする代表団が出席した。同フォーラムでは、捜索救助・油汚染対応・航行安全等の議題について話し合わせ、各主管庁間の結束強化を唱えた共同声明が採択された。

(5) クオリティー SHIPPING・セミナーの開催 (H12 白書)

12年3月24、25日にシンガポールに於いて「クオリティー SHIPPING・セミナー2000」が開催された。同セミナーは、さらなる海上の安全と海洋環境の保全のため、海運関係者を幅広く集め、サブスタンダード船を排除し海運の質の向上を図ることをテーマに開催されたものであり、我が国も運輸審議官が基調講演を行う等そのアジア地域を含めた地球規模の取り組みに貢献した。

3. 2. 2 航空分野での協力・交渉

(1) ICAO 国際航空運送会議 (H7 白書)

当時の国際航空の枠組みは、1944年の国際民間航空条約(シカゴ条約)の下で加盟国が相互に締結する二国間の航空協定に基づき国際航空業務が営まれているところであるが、国際的に今後の国際航空のあり方について検討する動きが見られた。

こうした動きを受けて、1994年11月から12月にかけて開催された国際民間航空機関(ICAO)の国際航空運送会議においても、将来的な国際航空のあり方についての検討がなされた。その結果、(1)国際航空運送の枠組の変更の方向及びその速度は各国の実情に応じ機会均等の原則に基づいて各国自身が決めるべきこと、(2)自由化を行う場合も漸進的に行い寡占等に対する適切な防止措置を伴うべきことが確認され、一部の国の主張する性急な自由化は否定された。また、(3)自由化と二国間体制は共存し得るものであること、(4)近い将来における世界的な多国間体制は実現する見通しが無いこと、(5)国際航空運送への参加は自国企業による直接参加が重要であり自国企業の存立が重視されるべきこと等が結論づけられた。

(2) アジア・オセアニア地域航空フォーラム (H8 白書)

8年1~2月、アジア・オセアニア地域における協力体制を模索するため、我が国の提唱により、同地域での初の試みとしてアジア・オセアニア地域国際航空フォーラムが京都で開催された。

同フォーラムには域内の13カ国等が参加し、参加国間の意見交換、情報交換を通じて国際航空の分野における地域協力を進めていくため、今後とも毎年フォーラムを開催していくことが必要である旨合意されたほか、個別の事項については、①増大する同地域の航空需要に対応し、その需要を拡大するために域内各国の一致した努力と航空関係のインフラの拡充が求められること、②制度的枠組みについては、運輸権の交換のための世界的な多国間協定は近い将来実現する見込みはないが、地域レベルでは二国間体制と多国間体制の併存の可能性もあること、また、現存の国際航空の制度の中で、公平かつ平等原則の下、国際航空を拡大し強化するための措置が追求されるべきであること等について共通認識が得られた。

引き続き、第2回同フォーラムが9年3月タイのバンコクで開催された。同フォーラムには域内の13ヶ国等が参加し、参加各国の航空政策についての現状報告や意見交換が行われたほか、我が国の提唱により「各国の国際航空市場への平等な参加の確保とともに、単なるオープンな仕組みでは対処できない公正かつ有効なコンペティティヴ・スカイの実現が有効である」との認識で一致した。

10年3月に第3回会合が横浜でそれぞれ開催された。第3回会合には、14の国・地域の航空当局及び航空企業やICAO及びIATA太平洋事務所が参加し、国際航空分野における地域協力を進めていく旨を合意したほか、(1)増大する航空輸送需要に対応し、また、その需要を拡大するため域内各国の一致した努力が図られるべきこと、(2)各国に国際民間航空条約の領空主権、平等及び相互主義の原則に基づき、公正な競争のための条件が確保され、国際航空市場に効果的かつ継続的に参加する機会が保証されるべきであること、(3)ICAO、WTO等の国際機関の活動の中で、域内各国が足並みをそろえた行動をとるべきであること等について共通理解が形成された。

3. 2. 3 運輸分野での協力

(1) 東アジア運輸フォーラム (H9白書)

我が国は、これまで主に二国間の政策対話を通じて、成長著しいアジア諸国の運輸基盤の整備等に協力し、関係強化及び信頼醸成に努めてきた。しかし、ハイレベルにより、運輸政策全般について多国間で意見交換を行う場は存在しなかった。

このため、8年11月7日に東京において東アジア各国(インドネシア、ヴィエトナム、シンガポール、タイ、フィリピン、ブルネイ、マレーシア、韓国、中国、日本)運輸当局の次官レベル(日本は運輸審議官)の参加する「東アジア運輸フォーラム」を開催し、東アジア各国の政策課題の紹介、ASEANにおける協力の現状の紹介のほか、特にインフラ整備について焦点をあてて、活発な議論が展開された。

このようなハイレベルの多国間の対話により、域内の交通運輸課題についてより効果的に話し合うことができ、東アジア各国の理解を深めることができる。今後も可能な限り年1回同フォーラムを継続していくことが合意され、次回はフィリピンで開催されることとなった。

次官級会合においては、専門家レベル会合開催を奨励することについても合意されており、これを受けて、10年2月には「運輸と環境」をテーマとして各国の課長レベルによる会合を、また、10年5月には「物流」をテーマとして局長レベルによる会合をそれぞれ開催した。

3. 2. 4 その他分野での協力

(1) 太平洋自然災害監視ネットワーク (H8白書)

本協力は、平成8年6月に新たにコモン・アジェンダに追加された。自然災害軽減のための地震、火山、及びそれらの派生現象(津波、火山灰)等の観測・監視のための意見・情報交換体制の

整備を行うとともに、自然災害情報のリアルタイム交換・提供システムネットワークを確立し、他の環太平洋諸国へ奨励拡大するものであった。

3. 3 国土交通省時代の多国間・二国間の取組み（H13 白書～）

- (1) 二国間経済協定等の策定への対応（※1.1「経済連携における取組み」参照）
- (2) 環太平洋パートナーシップ（TPP）協定（※1.1「経済連携における取組み」参照）
- (3) 運輸ハイレベル協議

運輸分野における諸課題について、従来から、主要国運輸当局との間で次官クラスによる運輸ハイレベル協議が実施されてきたが、13年4月に日・EU運輸ハイレベル協議が開催された。

2002年(平成14年)11月にはソウルにおいて、物流、鉄道、都市交通、航空に関する日韓運輸ハイレベル協議が開催された。また、2002年(平成14年)9月には、従来から行われてきた日米間及び日仏間で運輸技術に関して、10月には日英間で初めて鉄道分野における運輸技術等に関して二国間協力会議が開催された。

(4) 日米間における新たな経済協議の枠組みへの対応

13年6月に行われた日米首脳会談において、日米間の対話を通じて持続可能な成長を促進することを目的とした「成長のための日米経済パートナーシップ」の設置が合意された。規制改革・競争政策、投資、貿易等の分野を扱うこの枠組みに対し、国土交通省では、13年10月に第1回会合が開催された次官級経済対話に参加する等の対応を行った。

2001年(平成13年)6月に行われた日米首脳会談において、日米間の対話を通じて持続可能な成長を促進することを目的とした「成長のための日米経済パートナーシップ」の設置が合意された。規制改革・競争政策、投資、貿易等の分野を扱うこの枠組みに対し、国土交通省では13年10月、14年5月に開催された次官級経済対話、官民フォーラムに参加する等により対応した。

3. 4 個別分野における二国間の取組み（国土交通省時代）

(1) 交通分野

交通分野については、2002年(平成14年)9月12日、13日にパリでITS、都市公共交通分野を対象に第1回の日仏協力会議を開催するとともに、今後も定期的に会議を開催し、相互に情報交換・技術協力を行うことで一致した。また、航空機事故調査分野については、同年10月24

日にパリで航空機事故調査に関する協力を行うための覚書に日仏両国が署名した。さらに、外国船が関連する海難の原因究明については、我が国海難審判庁と韓国海難調査機関は、同年2月「討議記録(調査協力文書)」に署名を行うなど、東アジア地区の海難調査機関としては初の二国間協力関係を明文化した。

国土交通の各分野において、定期的な協議の開催について大臣間で意見が一致したものとして、日米間では交通技術協力会議におけるバリアフリー対策、鉄道技術等、日仏間ではITS、都市交通、海洋汚染防止、航空事故調査、日英間では鉄道運営・技術等の各分野がある。平成16年度は、海上保安分野では、ロシア、中国、韓国等の周辺国との間で協力文書に署名しているほか定期的に二国間会合を実施した。

平成17年度は、日米間での交通技術協力会議におけるバリアフリー対策、鉄道技術等や日仏間でのITS、都市交通、海洋汚染防止、航空事故調査、日英間での鉄道運営・技術等様々な内容について定期的に協議を実施した。海上保安分野では、ロシア、中国、韓国、インド等の海上保安当局との間の協力文書に基づき、海上治安、捜索救助、海洋環境保全等の連携・協力を進めた。

20年度は、日米間での運輸分野における技術協力、日仏間でのITS、都市交通及び航空事故調

査、日 EU 間での都市交通、日中間及び日韓間での交通分野における次官級協議、日越間での高速道路等様々な内容について定期的に協議を実施した。海上保安分野では、ロシア、中国、韓国、インドの海上保安当局との間の協力文書に基づき、海上治安、捜索救助、海洋環境保全等の連携・協力を進めた。

22 年度は、日 EU 間では環境、航空・鉄道の安全確保等、日英間では鉄道・海事分野等、日仏間では鉄道、集約型都市構造等、日ベトナム間では高速道路、鉄道、港湾等、日中及び日韓間では環境、物流、公共交通等、様々な内容について定期的に協議を実施した。日インドネシア間では、国土交通省を含む両国の関係省庁での首都圏投資促進特別地域構想（MPA）に関する協力覚書や、交通分野における協力覚書が交わされ、ジャカルタ首都圏等のインフラ整備、政策等について定期的に対話を行うための枠組みが構築された。また、高度道路交通システム（ITS）分野では、日米間で協力覚書を締結し、今後の研究開発、普及促進に向けた協力体制を構築するとともに、日米欧の三極による定期的な会合を開催し、連携・協力を進めた。海上保安分野では、米国、ロシア、中国、韓国、インドの海上保安当局との間の協力文書に基づき海上治安、捜索救助、海洋環境保全等の連携・協力を進めた。

24 年度は、ミャンマーに対しては、同年 11 月にミャンマー運輸大臣と国土交通大臣の間で、交通分野における両国間の協力の覚書を締結し、定期的なハイレベル協議の場の設置や人材の育成・交流等、両国間で具体的な協力を進めていくことについて合意した。インドネシアに対しては、同年 7 月、インドネシアにおいて第 3 回日インドネシア交通次官級会合を開催し、両国において「安全で質の高い交通システム」の構築を目的に、交通関係の制度やシステム等のソフトインフラについて意見交換を実施するとともに、引き続き交通分野における両国間の協力を推進していくことを確認した。ベトナムに対しては、同年 10 月、東京において第 3 回日ベトナム交通次官級会合を開催し、両国が、ハード・ソフトの交通インフラの整備事業について議論し、分野ごとに情報や認識の共有、今後の一層の連携の確認を行った。インドに対しては、同年 10 月、インドにおいて第 1 回インド高速鉄道システム推進のための日印次官級会議を開催し、高速鉄道分野における両国間の具体的な協力を推進していくことを確認した。ロシアに対しては、同年 6 月、「日露運輸作業部会」を立ち上げ、東京において第 1 回次官級会合を開催し、極東をはじめとしたロシアの運輸インフラの近代化等に向けて協議していくことを確認した。

（2）都市分野

25 年度は、都市分野では、平成 25 年 10 月にベトナムとの間で環境共生型都市開発の推進に関する協力覚書を締結し、26 年 3 月には、公共交通一体型都市開発に関するセミナーを開催した。このほか 25 年度においては、インド及びフィリピンにおいて都市交通システムに関するセミナーを開催したほか、ミャンマー及びベトナムにおいて駐車場政策に関する意見交換を実施した。また、韓国、EU、フランスとの間で二国間会合を開催し、都市政策等に関する情報交換や交流を行った。さらには、我が国の官民が連携して、都市交通システムの海外展開について情報共有・意見交換・海外への情報発信を行うべく、26 年 2 月に、都市交通システム海外展開研究会を開催した。

26 年度は、環境共生型都市開発、都市交通システム及び立体駐車場の海外展開を推進するため、「(一社) 海外エコシティプロジェクト協議会」及び「都市交通システム海外展開研究会」による官民連携の取り組みや、アジア新興国等へのトップセールス、フィリピン及びインドネシアで「都市交通セミナー」の開催等を行った。また、日本の都市のシティセールス等を推進するため、国際的な不動産見本市である「MIPIM」の日本版である「MIPIM JAPAN」の平成 27 年 5 月の第 1 回開催に対する支援を行った。さらに中国及び韓国との間で都市政策に関する二国間会合を開

催した。

(3) 防災分野

防災分野では、我が国が過去の災害経験で培った防災に関する優れた技術や知見を活かし、相手国の防災機能の向上及びインフラの海外展開に寄与する取組みを進めた。具体的には、防災面での課題を抱えた新興国等を対象に、両国の産学官で協働し、互いのニーズに適合した技術や解決策を追求する「防災協働対話」の取組みを関係機関とも連携しながら、様々な機会を捉えて、国別に展開することとしており、「インフラシステム輸出戦略」にも位置づけられた。これまでに、ミャンマー、タイ、ベトナム、南アフリカ、インドネシア及びトルコとそれぞれ「防災協働対話」の実施に関する文書を締結し、これに基づき、平成26年2月にはミャンマーと、同年3月にはベトナムとそれぞれ「防災協働対話」の一環として官民のワークショップを開催した。平成26年4月及び7月にはトルコと、同年11月にはインドネシアと、同年12月にはベトナムと、27年2月にはミャンマーとそれぞれ「防災協働対話」の一環として官民のワークショップを開催した。また、26年6月に、産学官が連携し、防災分野における、国際競争力を持つ製品・サービスの開発や海外への売り込みを図ることを目的とした「日本防災プラットフォーム」が設立された。本組織は「防災協働対話」の国内の受け皿としても活動しており、民間各団体で連携し、我が国技術を相手国政府へ紹介、提案等を行っている。

他方、世界の水災害被害の軽減に向けて、災害予防が持続可能な発展の鍵であるという国際共通認識を形成するため、我が国の経験・技術を発信するとともに、水災害予防の強化に関する国際連帯の形成に努めた。また、UNESCOの協力機関として認定を受けている(独)土木研究所内の水災害・リスクマネジメント国際センター(ICHARM)では、衛星情報を活用した総合洪水解析システム(IFAS)や降雨流出氾濫モデル等の開発及び途上国におけるリスクマネジメントの研究を行うとともに、これらの成果を活用して博士課程、修士課程をはじめ各種短期研修を行い、途上国における人材育成に取り組んだ。また、UNESCOやアジア開発銀行と共同し、アジアの水災害に脆弱な国・地域を対象に、洪水予警報システムの構築やワークショップの開催等を通じた、技術協力・国際支援を実施した。

この他、25年3月には日EU双方の防災対策の充実を目的として、EU防災総局と国土交通省の間での防災協力に関する書簡の交換を実施し、これに基づき閣僚級・実務者級会合をそれぞれ実施した。またブラジルとは、近年の急速な都市化の進行に伴う災害リスクの上昇の改善を図るため、同年8月のRIO国際防災セミナーを通じて、土砂災害対策リスクアセスメントの能力強化のための情報交換、技術協力を推進した。26年12月にスイスで開催された「第3回日・スイス科学技術合同委員会」において、土砂災害のリスク管理をテーマに議論し、本分野における技術的な発展のため両国の協力の重要性を確認した。同年12月に開催された「OECDハイレベルリスクフォーラム」に参加し、防災投資と災害被害の算出について我が国の事例を紹介し議論に貢献した。砂防分野においては、イタリア、韓国、スイス及びオーストリアと砂防技術に係る二国間会議を開催しているほか、ブラジル、スリランカに対して、JICA専門家の派遣等を通じて土砂災害からの警戒避難や、土地利用規制などの技術協力を行った。

(4) 道路分野

道路分野では、日本の道路技術に対する各国の理解と信頼性の向上を目的として、ミャンマー及びトルコを対象に舗装の再生技術やITS技術のモデルプロジェクトを実施し、現地で実際の施工やデータ収集・処理の実演を行った。また、我が国が得意とするトンネル技術の活用が想定される新規案件発掘のため、ラオス及びモロッコで調査を実施した。

このほか、アジアを中心とした 10 カ国にて、高速道路会社や道路関係の民間企業の協力の下、道路分野の政策・技術に関するセミナーを開催し、各国のニーズに対応する我が国の道路技術を PR した。また、世界道路協会（WRA）における各技術委員会やアンドラで開催された冬期道路会議等に積極的に参画し、構造物の老朽化対策や交通安全等の各分野において世界各国との技術交流・情報共有を推進した。このほか、9 年ぶりに日本で開催した ITS 世界会議（平成 25 年 10 月、東京）では、65 カ国から約 2 万人の参加者を得て、展示やセッション、最新の ITS 技術を体験できるデモンストレーション等が行われ、先進的な ITS 技術を PR した。また、会議に併せて閣僚級会談が開催され、国土交通副大臣らが参加各国の閣僚級と ITS 政策に関する情報交換を行った。

26 年度には、ASEAN 地域への日本企業が進出しやすい土壌を形成するため、国際的道路網を支える舗装技術や ITS による大型車両管理の共同研究を、日 ASEAN 交通連携の枠組を活用して平成 26 年 8 月に各国に提案し、技術基準の策定に向けた検討を開始した。加えて、日本の道路技術に対する各国の理解と信頼性の向上を目的として、マレーシア、ミャンマー、ベトナムを対象に ITS 技術、交通安全対策及び舗装管理システムのモデルプロジェクトを実施した。また、我が国が得意とする道路技術の活用が想定される新規案件発掘のため、ミャンマー及びフィリピンで調査を実施した。さらに、インド、インドネシア、ミャンマー、ベトナム等アジア各国と、高速道路会社や道路関係の民間企業の協力の下、道路分野の政策・技術に関する二国間会議を開催し、各国のニーズに対応する我が国の道路技術を PR した。このほか、世界道路協会（WRA）では、総会・各技術委員会等に積極的に参画し、今後の方針策定をリードするとともに、政策及び技術の各分野において世界各国との技術交流・情報共有を推進した。

平成 27 年 11 月には、韓国・ソウルで開催された第 25 回世界道路会議において、新たな日本の道路政策として ETC2.0 等を活用した「道路を賢く使う取組み」を紹介した。平成 28 年 9 月には、南アフリカ共和国・ケープタウン市で開催された PIARC 年次総会において、ETC2.0 を用いて収集した急ブレーキ挙動や速度データを地方自治体に提供し、事前に急所を特定して効果的な対策を実施するビッグデータを活用した交通安全対策を推進していくことを紹介した。

平成 29 年 10 月には、ドイツ・ボン市で開催された PIARC 年次総会において、「自動運転に必要な路車協調」及び「高齢化社会を支える自動運転サービス」の 2 つのトピックについて紹介した。1 つ目の「自動運転に必要な路車協調」については、自動運転の基盤データとなる「ダイナミックマップデータ」を作成する上でのコンセプトを紹介するとともに、自動運転を実現する上で課題となる IC 合流部での情報提供に関する官民共同研究の取組みについて紹介した。2 つ目の「高齢化社会を支える自動運転サービス」については、日本の中山間地域が抱える課題について触れ、道の駅等を拠点にした低速の自動運転サービスを移動手段とする実証実験の取組みを紹介した。

また、日 ASEAN 交通連携の枠組みの下、ASEAN 地域における質の高いインフラとしての国際的な道路網の整備を目指して実施した舗装技術や過積載対策に関する共同研究の成果として「ASEAN 国際幹線道路向け道路舗装技術資料」が、30 年 11 月に開催された第 16 回日 ASEAN 交通大臣会合において承認された。

（5）鉄道分野

鉄道分野では、高速鉄道分野においては、インド、タイ等において新幹線技術の導入に向けた取組みを進めた。また、都市鉄道についても海外展開の推進に取組んだ。平成 25 年 8 月及び 9 月には、国土交通大臣がタイ、ベトナム、シンガポール等を訪問し、我が国高速鉄道及び都市鉄道システムの導入に向けたトップセールスを行った。また、訪日した各国要人にも、それぞれの

関心に応じて視察など我が国鉄道システム導入についての働きかけを行った。さらに国土交通副大臣・国土交通政務官も、アジア諸国をはじめ英国、米国等各国の要人に対して働きかけを実施した。このほか、25年は、インドやミャンマー等について官民が連携して鉄道セミナーを開催した。26年度は、マレーシア、シンガポール、インド等において官民が連携して鉄道セミナーを開催した。

(6) 自動車分野

平成26年1月、オーストラリアと自動車の安全基準等に関する協力を合意した。これに基づき、同年9月に第1回二国間会合を開催し、両国の自動車認証制度、輸入車取扱制度及びリコール制度について情報交換を行った。27年1月には、マレーシアとも同様に協力について合意し、今後自動車基準認証分野における二国間協力を深化させていくこととした。また、26年8月、中国と第5回日中自動車交通交流促進会議を実施し、事業用自動車・危険物輸送に関する法的枠組み・安全基準、バス高速輸送システム(BRT)の現状・導入促進策をテーマに意見交換を行った。

平成27年の第13回日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ASEAN新協力プログラム」に基づき、28年10月にアジア地域官民共同フォーラムを開催し、アジア地域における基準調和・相互認証活動について情報交換を行った。また、引き続き、同プログラムに基づくマレーシアにおける自動車の交通安全・環境保全施策策定プロセスを改善する事業を実施し、必要となる情報・意見交換を行った。30年12月にアジア地域官民共同フォーラムを開催するなど、アジア地域における基準調和・相互認証活動について情報交換を行った。また、29年に引き続き、同プログラムに基づくASEANにおける自動車の交通安全・環境保全施策策定プロセスを改善する事業を実施し、必要となる調査及び情報・意見交換を行った。

(7) 運輸分野

平成25年3月には、ミャンマーにおいて同国運輸省と「第1回日ミャンマー交通次官級会合」を開催し、同国における海事・港湾・航空・気象の各分野でのプロジェクトについて、現状や課題を確認するとともに、マスタープラン策定をはじめ計画的なインフラ整備に向け協力を強化することで一致した。また、同年12月には、同国において先方鉄道運輸省と「第1回日ミャンマー陸上輸送分野高級実務者会合」を開催し、同国における鉄道インフラと自動車交通政策の現状と今後の課題について調査等を進め、協力の具体化を検討していくことで一致した。26年1月にはミャンマーにおいて「第1回日・ミャンマー建設次官級会合」を開催し、道路、建築・住宅分野や、建設業に関する法制度に係る、両国の取組みや課題、技術等に関する情報交換を行った。

平成25年9月には、インドネシアにおいて「第1回日・インドネシア建設次官級会合」を開催し、全体会合では、地下空間の活用、インフラのライフサイクルコスト・維持管理、防災の3つのテーマについて、また、個別のワーキングでは、道路、砂防、水資源、下水道、建築物の各分野について、両国における取組みや課題、技術等に関する情報交換を行った。

さらに、同年10月、札幌において「第4回日インドネシア交通次官級会合」を開催し、両国間で進められて来た物流、鉄道、自動車、港湾、海上交通及び航空の分野における協力プロジェクトについて進捗状況を確認し、明らかとなった課題の解決策等について意見交換を行った。これに対してインドネシアからは、輸出入の増加に対応する質の高い物流システムや、鉄道サービスにおける利用者利便(ICカード)・安全・環境の向上に関し高い関心が示され、今後も両国間で緊密な協力・連携を図っていくことを確認した。

平成 26 年 3 月、沖縄において「第 9 回日韓運輸ハイレベル協議」を開催し、物流政策や交通分野の安全対策、自動車の代理運転制度の現状等について、両国における取組事例に関する情報交換を行うとともに、両国間で交通分野における協力を継続することで一致した。

平成 25 年 10 月、日印双方の更なる都市の経済的、社会的な成長、発展に大きく貢献することを目的として「第 7 回都市開発に関する日印交流会議」を東京において開催し、都市交通、都市開発、水環境分野における情報及び意見交換を実施した。

平成 25 年 12 月に東京で開催された「第 4 回首都圏投資促進特別地域（MPA）運営委員会」においては、両国間で協力して進められている鉄道、道路、港湾、航空及び下水道等のプロジェクトを、円滑かつ早期に実現するため協力を進めていくことで、国土交通大臣と経済担当調整大臣等との間で一致した。

ロシアについては、25 年 4 月の総理訪露の際に、国土交通省とロシア運輸省との間で締結した「運輸分野における協力覚書」を踏まえ、シベリア鉄道の競争力強化・効率性向上、極東港湾の利活用の促進等について、「日露運輸作業部会」等の場を活用して意見交換を実施した。同国の都市環境問題に関しては、二国間協力の枠組みとして「日露都市環境問題作業部会」が創設され、第 1 回総括会合を 25 年 4 月にモスクワで開催した。また、総理が訪露の機会に日露フォーラムで行ったスピーチにおいて、日露間の経済協力を進める分野の一つとして、都市環境分野に具体的に言及し、我が国が貢献可能であることをアピールした。このほか、同年 9 月に作業部会議長間会合を開催し、具体的な協力分野等について合意をするとともに、同年 10 月には、関連する企業・団体等の幅広い参加の下、作業部会の日本側推進母体となる「日露都市環境協議会」を設立した。

平成 28 年 1 月、中国北京において、運輸分野における共通課題について日中間で討議する次官級政策対話「第 8 回日中運輸ハイレベル協議」を 4 年ぶりに開催した。運輸分野における安全確保の取組み、大規模災害における対応、地域における交通・物流サービスの維持・確保に関して、今後も両国間で情報交換等による協力を進展させることとした。また、海事分野においては、国際海事機関（IMO）における活動での協力の重要性を確認するとともに、海事局長級会合を開催していくことで一致した。

韓国との間では、平成 11 年の日韓閣僚懇談会における合意に基づき、運輸分野におけるハイレベルの政策調整を行うことを目的とした次官クラスの会合を開催している。28 年 3 月、愛媛県松山市において「第 11 回日韓運輸ハイレベル協議」を開催し、自動運転の実現に向けた取組みや課題、インターネット通販市場の拡大と物流、公共交通の利便性向上と地域活性化等について、意見交換を行った。

（8）海事分野

海事分野では、国際海事機関（IMO）においては、船舶の安全や海洋環境保護など海事分野の多くの点について世界的な取組みを行った。そのほか、我が国と関係の深い国との二国間会談や国際協力といった取組みを行った。二国間会談について平成 25 年度は、韓国及び EU との間で局長級会談を実施し、クルーズ産業の振興や温室効果ガス排出削減対策、旅客船の安全規制等の重要事項について情報共有や意見交換を実施した。また、国際協力について 25 年度は、フィリピンに対して船舶安全政策に関する専門家を派遣したほか、ミャンマー等東南アジア諸国において船員教育者への研修等を実施した。26 年度には、米国、パナマ及び韓国との間で局長級会談を開催し、新たなエネルギー海上輸送ルート、パナマ運河拡張、内航旅客船の安全対策等について情報共有や意見交換を実施した。この他、ASEAN 諸国との間ではマラッカ・シンガポール海峡における水路再測量及び海図整備プロジェクトやクルーズ振興プログラムが同年 11 月に日

ASEAN 交通大臣会合で承認されるなど、協力する取組みを充実させた。

平成 27 年度には、インド、米国、EU 及び韓国と局長級会談を開催し、シップリサイクル、温室効果ガス排出削減対策、バラスト水管理及びサイバーセキュリティ等について情報共有や意見交換を実施した。この他、マラッカ・シンガポール海峡における共同水路測量調査及び海図整備プロジェクトが 27 年 10 月に開始されたほか、26 年の日 ASEAN 交通大臣会合で承認された「日 ASEAN クルーズ振興戦略」に基づき、クルーズのモデルルート調査を行った。

平成 28 年度には米国と局長級会談を開催し、シップリサイクル条約発効促進、造船市場における供給能力過剰問題、温室効果ガス排出削減対策、バラスト水管理及びサイバーセキュリティ等について情報共有や意見交換を実施した。この他、マラッカ・シンガポール海峡の共同水路測量調査が日 ASEAN 統合基金事業として、同年 7 月に承認されたほか、26 年の日 ASEAN 交通大臣会合で承認された「日 ASEAN クルーズ振興戦略」に基づき、シンガポール及びタイにて現地旅行会社等を対象としたセミナーを開催した。

平成 29 年度にはデンマークとの「海事分野の協力に関する覚書」に基づき局長級会談を初めて開催し、国際基準の執行、デジタル化等について情報共有や意見交換を実施した。この他、マラッカ・シンガポール海峡の共同水路測量調査事業の実施に関する覚書が、我が国と沿岸国の間で、10 月に締結された。また、日 ASEAN 交通大臣会合で承認された「日 ASEAN クルーズ振興戦略」に基づき、マレーシア及びフィリピンにて現地旅行会社等を対象としたセミナーを開催した。また、28 年の日 ASEAN 交通大臣会合で承認された「ASEAN におけるグリーンシップ戦略の策定を支援するためのプロジェクト」の一環として、29 年 9 月、戦略の策定に向けた具体的な内容を検討するための第 1 回実務者会合をマレーシアにて開催した。

平成 30 年度には中国及びインドと局長級会談をそれぞれ 8 月及び 1 月に開催し、海事分野における諸問題の解決に向け、情報共有や意見交換を実施した。また、国土交通省とベトナム交通運輸省との間で、「海事関係の強化に向けた協力覚書」を 12 月に締結した。この他、マラッカ・シンガポール海峡の共同水路測量調査事業の現地調査が平成 30 年 3 月に開始された。また、日 ASEAN 交通大臣会合で承認された「日 ASEAN クルーズ振興戦略」に基づき、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するとともに、「日 ASEAN 低環境負荷船普及促進プロジェクト」の一環として、同年 8 月、戦略策定のための第 2 回実務者会合をマレーシアにて開催した。

(9) 港湾分野

港湾分野では、海外港湾 EDI システムのミャンマーでの導入に向けた取組みや、モザンビーク等での面的・広域的な港湾開発に係る調査の実施、「海外港湾物流プロジェクト協議会」の活動(平成 25 年 7 月に第 4 回、26 年 3 月に第 5 回を開催)等を通じ、我が国の港湾関連産業(港湾物流・インフラ関連企業)の海外展開を支援した。また、25 年 11 月、日中韓による第 14 回北東アジア港湾局長会議を開催し、クルーズの促進等、最近の港湾行政に関する情報交換等を行った。平成 26 年 11 月、日中韓による「第 15 回北東アジア港湾局長会議」を開催し、クルーズの促進等、最近の港湾行政に関する情報交換等を行った。その他、国際航路協会(PIANC)や国際港湾協会(IAPH)等の国際会議の場を通じて、我が国の技術基準の海外展開の推進や情報交換を実施した。

平成 28 年度は、ベトナム国の港湾施設の国家技術基準策定における協力に係る覚書に基づき、行政官及び専門家会合を実施した。

平成 29 年 7 月には、LNG バンカリングを促進するための国際的な港湾間協力に関する覚書(28 年 10 月に 7 カ国 8 者の港湾当局により署名)に、新たにバンクーバー港など 3 者が加

わり、LNG バンカリング港湾の国際的なネットワークが更に強化された。

平成 30 年 10 月には、LNG バンカリングを促進するための国際的な港湾間協力に関する覚書（28 年 10 月に 7 カ国 8 者の港湾当局により署名、29 年 7 月に 3 カ国 3 者が追加署名）に、新たにスエズ運河経済特区庁が加わり 11 カ国 12 者となり、LNG バンカリング港湾の国際的なネットワークが更に強化された。

（10）航空分野

航空分野では、平成 25 年 7 月、第 50 回アジア太平洋航空局長会議において、我が国と空域を接する国と地域を含むアジア太平洋地域における航空の安全性や航空セキュリティ、国際民間航空の持続可能な成長の達成に向けて意見交換を行った。また、同年 11 月には、韓国と航空政策対話を実施し、今後も航空分野全般において広く協力していくことを確認した平成 26 年 5 月、フランスと「民間航空分野における技術協力に関する覚書」に署名し、今後の定期的な会合の開催など、協力を進めていくこととした。同年 11 月には、「第 51 回アジア太平洋航空局長会議」において、「緊密な連携・協調を通じた民間航空における将来の課題への対処」をテーマに航空交通容量の拡大、航空分野における環境対策をはじめ、航空全般に関するアジア太平洋地域各国の取組みについて意見交換を行った。

平成 27 年 4 月には、フランスとの「民間航空分野における技術協力に関する覚書」に基づき、日仏協力作業部会を開催し、今後も定期的な会合の開催など、協力を進めていくこととした。また、同年 10 月、第 52 回アジア太平洋航空局長会議において、航空交通容量の拡大、航空分野における環境対策、航空専門家の教育訓練をはじめ、航空全般に関するアジア太平洋地域各国の取組みについて意見交換を行った。

平成 28 年 3 月、フランスとの「民間航空分野における技術協力に関する覚書」に基づき、フランス・トゥールーズにて第 2 回日仏協力作業部会を開催し、今後も定期的な会合の開催など、協力を進めていくこととした。また、8 月には、スリランカにおいて第 53 回アジア太平洋航空局長会議が開催され、「環境に配慮した安心、安全そして効率的な航空システムの促進」をテーマとして、航空全般に関するアジア太平洋地域各国の取組みについて意見交換を行った。

平成 29 年 8 月、モンゴルにて第 54 回アジア太平洋航空局長会議が開催され、航空安全、航空保安及び航空管制等、航空全般に関するアジア太平洋地域各国の取組みについて意見交換を行った。また、同年 9 月、フランスとの「民間航空分野における技術協力に関する覚書」に基づき、大阪にて第 3 回日仏協力作業部会を開催し、今後も定期的な会合の開催など、協力を進めていくこととした。

平成 30 年 10 月、フィジーにて第 55 回アジア太平洋航空局長会議が開催され、航空安全、航空保安及び航空管制等、航空全般に関するアジア太平洋地域各国の取組みについて意見交換を行った。

また、平成 31 年 2 月、フランスとの「民間航空分野における技術協力に関する覚書」に基づき、パリ及びトゥールーズにて第 4 回日仏協力作業部会を開催し、今後も定期的な会合の開催など、協力を進めていくこととした。

（11）物流分野

物流分野では、平成 24 年 7 月に開催された第 4 回日中韓物流大臣会合における合意に基づき、シャーンシの相互通行の推進、北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の機能強化、パレットの品質や荷役機器の寸法等の標準化等について、日中韓 3 国間の協力を推進した。また、日 ASEAN 交通連携の枠組みのもと、日本と ASEAN 各国との二国間政策対話におい

て、各国における物流環境の改善に係る協議等を行っているところ、25年10月には日タイ物流政策対話、26年1月には日インドネシア物流政策対話をそれぞれ開催した。このほか、アジア物流圏全体の物流の質を高めるため、25年12月には、メコン地域物流訓練センターに物流事業に精通した我が国専門家を派遣し、同センター講師の養成に取り組んだ。更には、アセアン域内の連結性を高めるため、国際高速 RORO 船を活用したアジア海陸一貫輸送網の構築に係る実証調査を実施した。

インドにおけるシームレスで信頼性の高い物流インフラの構築を図るため、平成24年10月（第1回：デリー）及び25年7月（第2回：チェンナイ）に、局長級による「日印港湾・物流政策対話」を開催し、南部港湾の整備、完成車鉄道輸送スキーム等、物流環境改善について意見交換を実施した。

平成26年8月に「第5回日中韓物流大臣会合」を横浜で開催した。当該大臣会合の枠組みのもと、シャーンシの相互通行の拡大、北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）のサービス開始等、日中韓3国間の物流分野における協力を推進した。また、同年12月にはベトナムと、27年1月にはミャンマーと、物流政策対話を開催した。同年3月には、ASEANにおける優秀な現地人材の確保のため、学生等を対象とした人材育成事業をベトナムにおいて実施した。さらには、我が国の質の高い物流システムの海外展開に向け、アジア物流パイロット事業として、ミャンマーにおける貨物鉄道のコンテナ化に向けた調査をはじめ、3件の実証事業を実施した。27年10月にはラオス及びカンボジアと、28年2月にはマレーシアと、物流政策対話を開催した。また、28年3月には、ASEANにおける優秀な現地人材の確保のため、学生等を対象とした人材育成事業をベトナムにおいて実施した。

平成28年7月に開催された第6回日中韓物流大臣会合における合意に基づき、シャーンシの相互通行の拡大、北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の日中韓における対象港湾の拡大やASEAN諸国等への拡大に向けた検討等、日中韓3国間の物流分野における協力を推進した。また、日ASEAN交通連携の枠組みの下、二国間政策対話において物流環境の改善に係る協議等を行っており、10月にはミャンマーと、29年1月にはタイと、11月にはインドネシアと、12月にはフィリピンと物流政策対話を開催した。また、3月には、ASEANにおける優秀な現地人材の確保のため、学生等を対象とした人材育成事業をラオスにおいて実施した。

平成30年7月、韓国にて第7回日中韓物流大臣会合が開催され、シャーンシの相互通行の拡大、北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の日中韓における対象港湾の拡大やASEAN諸国等への拡大に向けた検討等、日中韓3国間の物流分野における協力の推進について合意した。また、日ASEAN交通連携の枠組みの下、二国間政策対話において物流環境の改善に係る協議等を行っており、平成30年9月にはベトナムと、31年1月にはカンボジアと、物流政策対話を開催した。また、30年5月には、ラオスにおける優秀な物流人材の育成のため、高等教育機関及び公共事業運輸省の職員を対象とした物流人材育成事業を実施し、同年7月にはベトナムにおける高等教育機関を対象とした物流人材育成事業を実施した。加えて、海上輸送、航空輸送に続く第3の輸送手段としてのシベリア鉄道の利用促進に向けて、30年8月から12月にかけて、ロシア政府と共同で、シベリア鉄道を利用した貨物実証輸送を実施した。

（12）気象・地震津波分野

気象・地震津波分野では、世界の国々の気象業務の実施・推進に協力するため、世界気象機関（WMO）の枠組みの下、気象観測データや技術情報の相互交換に加え、我が国の技術を活かした台風や気候等の情報を各国に提供した。また、国際連合教育科学文化機関・政府間海洋学委員会（IOC）の枠組みの下、北西太平洋における津波情報を各国に提供し、防災に貢献した。

研究分野では、我が国の優れたインフラ関連技術等のアジア諸国への普及を見据えて、ベトナム、インドネシア、インド等との研究連携ロードマップに基づき、国土交通省は現地政府研究機関と連携して現地適応性を高めた環境舗装等の建設技術の基準類の共同研究等を行っている。平成 25 年度においては、ベトナム及びインドネシアと共同ワークショップを開催し、研究連携プロジェクトにおける技術的討議、研究協力に関する意見交換を行った。また、現地 JICA 専門家との連携、中堅・若手研究者の招へい等も推進した。

(13) 海上保安分野

海上保安分野では、北太平洋海上保安フォーラム（日、加、中、韓、露、米 6 箇国）及びアジア海上保安機関長官級会合（アジア 19 箇国・1 地域）並びにロシア、韓国及びインドとの二国間長官級会合、連携訓練等を通じて、捜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進した。また、国際海事機関（IMO）の航行安全小委員会において作業グループの議長を務めているほか、国際水路機関（IHO）の各委員会等における海図作成に関する基準の策定、コスパス・サースット機構における北西太平洋地域の取りまとめ、国際航路標識協会（IALA）の各委員会等における次世代船舶自動識別装置（AIS）の開発に係る検討、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）に基づく情報共有センターへ当庁職員を派遣するなど、国際機関へ積極的に参画した。

このほか、インド太平洋沿岸国の警備、救難、環境防災、海上交通安全、海図作製分野の能力向上支援のため、国際協力機構（JICA）や日本財団の枠組みにより、専門的な知識を有する海上保安官を専門家として各国に派遣しているほか、各国の海上保安機関等の職員を日本に招へいし、能力向上支援に当たった。

さらに、アジア諸国の海上保安機関の相互理解の醸成と交流の促進を通じて、海洋の安全確保に向けた各国の連携協力、そして「力ではなく、法とルールが支配する海洋秩序」の強化の重要性について認識の共有を図るため、平成 27 年 10 月に開設した海上保安政策に関する修士課程「海上保安政策プログラム」に、アジア諸国の海上保安機関の若手幹部職員を受入れた。

加えて、近年、アジア諸国における相次ぐ海上保安機関の創設などの社会情勢の変化から、海上保安庁に対する、外国海上保安機関への能力向上支援の期待が高まっている。これに的確に対応するため、海上保安庁は、平成 29 年度から国際的な能力向上支援に専従する「海上保安庁モバイルコーポレーションチーム」を発足させた。同チームは初の派遣活動として、平成 29 年 11 月にフィリピンにおいて、フィリピン、ベトナム、マレーシア、インドネシアの海上保安機関職員に対し、小型高速艇を用いた法執行訓練を実施した。今後も各国の海上保安機関の要請等に応じて、必要な能力向上支援を実施していくこととした。

4. 国際輸送サービスの充実 ※インフラについては、03 物流、14 インフラにて記述

4. 1 国際人流の変化への対応（H2 白書）

(1) 平成初期の国際人流の概況

運輸、通信手段の急速な発達により、財、サービス、技術等の国際取引や資本移動が世界的規模で活発化する中我が国も産業、国民生活両面にわたり本格的な国際化時代を迎えた。このなかにあって、経済大国、技術大国となった我が国を中心とした国際的な人の流れがかつてないほど活発化した。これらの出入国旅客の大半は航空利用者であることから、国際航空路線網の充実及び国際空港の整備が最重要課題となったが、近隣諸国との間では海上交通の重要性も急速に高まってきており、航空、海運を通じて相手国政府との一層積極的な交渉の推進が求められた。

(2) 国際航空路線網の充実

a. 航空路線の充実

日本発着の国際航空路線の運航便数は、輸送需要の急増に伴い、年々大幅に増加したが、2年においては、アジアナ航空（韓国）及びオリンピック航空（ギリシャ）が新たに日本乗り入れを開始し、また、新千歳、仙台、福岡及び鹿児島空港から計5つの新規路線が開設されたほか、多くの路線において輸送力の増強が行われた。

他方、現在多数の国々から増便又は新規路線開設の要望、航空協定締結の申入れがなされていたが、我が国の基幹的な空港である成田及び大阪は、空港能力の制約があるため、これらの要望に対応することが困難となっていた。今後とも空港整備の進捗状況を踏まえつつ、地方空港の国際化も含め、国際的な人の流れの変化に対応した路線網の充実を図っていく必要があった。

また、我が国企業についても、全日本空輸が61年から国際定期路線を次々に開設し、日本エアシステムも63年7月に初の国際定期路線として東京－ソウル線を開設するなど、主要路線の複数社化、後発企業の新規路線開発等による国際航空路線網の充実が進められた。

b. 航空交渉の推進

航空については、関係2国間の航空協定に基づいて国際定期航空運送事業が運営されており、我が国としては、航空交渉に際し、機会均等という航空協定の基本的原則に従って輸送力を確保し国際的な人的交流及び物的流通の促進に向けて努力することを航空交渉の基本的目標とされていた。平成2年9月から3年8月までに17か国との間で22回の協議がわれ、これらの協議において我が国航空企業による国際線の複数社体制の推進、新規乗り入れ地点の追加、地方空港への国際路線開設、増便取り決め等、利用者利便の向上に向けて航空交渉が推進された。

6年9月開港予定の関西国際空港における国際路線を充実させるため、同空港への乗り入れを希望している国々との間で航空交渉を精力的に推進し、4年9月から5年8月までに39ヶ国との間で38回の協議が行われた。これらにより、5年7月までにネパール、南アフリカ、ベトナム等の新規の航空協定締結国を含む30ヶ国と、関西国際空港への新規乗り入れや既乗り入れ国の増便の取決め等について合意した。4年10月の第1回に引き続き、5年8月に第2回日米航空交渉を開催し、関西国際空港への乗り入れ問題、日米航空権益の不均衡問題等について米国政府と議論を行った。

(3) 国際海上交通網の充実

a. 新たな国際航路開設

我が国と近隣諸国を結ぶ外航定期航路の旅客輸送実績は、平成元年には対前年比33.5%増となっており、近年着実な増加を続けた。このような状況を背景に元年に2航路が開設されたのに加え2年3月に神戸－天津航路が、4月に博多－麗水航路が開設され、現在、韓国、中国及び台湾との間に7つの外航定期航路が開設されたが、更に新航路の開設又は輸送力の増強のための準備が進められた。

これら国際定期航路の開設については、必要に応じ政府間で協議を行い、両国の権益のバランスや既存航路との競合問題を検討するとともに、国際旅客輸送需要の増大等を踏まえ、安全運航の確保について一層十分な配慮が必要となった。

また、利用者等からの要望として、客船ターミナル施設の一層の整備・充実を求める声が多いほか、空港、鉄道等の交通網や他の観光施設に対する海上からのアクセス整備が未だ不十分と指摘されており、今後の外航客船需要の拡大に応じた適切な施設等の整備・充実が望まれた。

(4) 多国間協議、二国間協議の推進

海運については、我が国は従来より、OECD、GATT、UNCTAD等の多国間協議の場において、海運自由の考え方に立ち、先進海運国と協調しながら、独自の海運政策をとる米国との政策調整、開発途上国の貨物留保への対応等を行ってきた。また、中国、韓国等の近隣諸国との間では二国間協議を行い、定期旅客航路の開設、邦船社の活動の自由の確保に努めた。

平成5年の日中政府間協議においては、最大の懸案事項であった日本／上海定期フェリー航路の第2船投入問題及び海運企業の相手国内における営業活動の自由化の問題が解決された。

(5) 国際観光の振興

国際観光は、人的な国際交流の中でも国民各層が最も幅広く参加し、かつ、自らの体験を通じて国民相互が直接にその国を理解するものであることから、その振興を図ることは、国際交流の促進、国際相互理解の増進を図る上で最も効果的な手段であると考えられた。

日本人の海外旅行については、62年に「海外旅行倍増計画(テン・ミリオン計画)」を策定し、官民トップレベルから構成される「海外旅行促進ミッション」を各国に派遣する等、海外旅行促進のための施策を総合的、計画的に実施した。その結果、元年における海外旅行者数は、中国における天安門事件等の海外旅行阻害要因があったものの、対前年比14.7%増の966万人に達し、テン・ミリオン計画が目標としてきた1,000万人にあと一步と迫った。今後国民の余暇活動の充実、諸外国の経済振興等を含め海外旅行促進の意義はますます重要になっていくことから、3年春を目途に新たな政策パッケージ(ポスト・テン・ミリオン計画)を策定し、引き続き海外旅行促進施策の積極的推進を図ることとした。

他方、訪日外国人旅行者数も、284万人と史上最高を記録し、また対前年の伸率をみても20.4%と万国博覧会が開かれた45年以降最大のものとなった。運輸省では、63年に策定した「90年代観光振興行動計画(TAP90's)」において、外国人の訪日の促進を重要な柱として位置付け、国際観光モデル地区構想の推進、コンベンションの誘致等の施策を総合的、計画的に実施した。

平成5年には、我が国を訪れた外国人数は、341万人と日本人海外旅行者数1,193万人の約29%にとどまり、受入外客数そのものを諸外国と比較した場合、欧米先進諸国はもとより観光開発が進む近隣アジア諸国と比べても低い水準にとどまっていた。特に、米国からの来訪者の最近10年間の伸びをみると、昭和59年には51万人、平成5年には53万人とほとんど増加していない状況であり、貿易摩擦が激化した中、日米相互の理解促進を図る観点から、大きな問題となった。

訪日外国人の減少要因として、我が国が、従来から物価水準が高い上に、近年の円高の影響により、宿泊費、交通費、飲食費等を合わせた滞在費は国際的にも高い水準にあること、また、日本の観光イメージの不足、言葉の制約による外国人が一人歩きのできにくい環境等が考えられた。

しかしながら、近年のアジア発旅行者の急増、国際コンベンション市場の拡大、日本語学習熱の世界的拡大等のプラス要因も考えられたので、今後は、これらを活用し、効果的な外国人の訪日促進を図っていくことが必要とされた。

4. 2 国際物流の変化への対応(H2白書)

(1) 平成初期の国際物流の概況

我が国の産業構造の変化、内需拡大型経済の定着、国内企業の海外進出等、我が国を取り巻く貿易環境は急速に変化しつつあり、その結果、従来輸出中心であった我が国の輸出量が伸び悩む一方、製品や農産物を中心として輸入量が急増した。この傾向は今後とも継続するものと考えら

れ、輸入対応型の施策を推進していく必要があったほか、従からの重要課題である物資の安定的輸送の確保のためにも、外航海運、国際航空貨物及び港湾整備の各分野において、国際交渉のあり方をも含め、適切な対応をとることが重要な課題となった。

（２）国際航空貨物増加への対応

輸出品の高付加価値化、製品・食料品輸入の拡大に伴う航空適合貨物の増大により国際航空貨物需要の伸びは著しく、国際航空の果たす役割は飛躍的に大きくなっていった。一方、国際航空貨物は新東京国際空港に一極集中しており、増大する国際航空貨物需要への対応にとって同空港の容量制約は大きな問題となっていた。流通インフラの早急な整備については日米構造問題協議の最終報告でも大きく取り上げられているように国際的な関心極めて高く、国際航空貨物輸送の円滑化と利便性の向上を図ることは、我が国がその経済力に相応した責務を果たす上での最重要課題の一つとなった。

このため、新東京国際空港については貨物ターミナル地区・施設機能の見直し、整備を図り、また、関西国際空港については本格的 24 時間運用可能空港の特性を活かしつつ貨物ターミナル地区の充実を図るとともに、アジア地域との結びつきの強さを勘案して継越貨の中継機能を充実させ、更にその他の地方空港については新東京国際空港等の負担の軽減を図るとともに地方経済の振興を図る観点からその国際化を図っていくことが必要であるとされた。

（３）外航海運に係る二国間、多国間の交渉

我が国は従来より、海運自由の立場から、先進海運国と協調しながら、独自の海運政策をとる米国との政策調整、開発途上国の貨物留保政策への共同対応等の国際海運政策を推進してきた。しかし、欧州における EC 統合、東欧圏の状況の変化や米ソの融和等の動きに見られるように、従来以上に国際関係が複雑化、高度化しており、我が国と先進各国との政策調整の必要性が増大することが予想された。

このため、これまで以上に CS G、OECD 海運委員会、UNCTAD 海運委員会、IMO 等の多国間交渉の場において、国際関係全体を踏まえた高い立場から我が国の海運政を積極的に推進する必要があった。また、中国、韓国等の近隣諸国との間では、邦船社の活動の自由を確保するため、海運当局間協議を引き続き積極的に開催していく必要があった。

（４）重要海峡等における円滑かつ安全な航行の確保

マラッカ・シンガポール海峡、ホルムズ海峡、パナマ運河等における我が国商船隊の安全航行は、我が国の資源輸入等貿易物資の輸送にとって極めて重要であるが、その殆どが、元年 12 月の米軍によるパナマ侵攻、2 年 8 月のイラクのクウェート侵攻に見られるように局地的な武力紛争等により航行に支障が生じる事態となるような潜在的な危険性を秘めた地域となっていた。また、地球環境問題に対する世界的な関心の高まりの中で、船舶が大規模な油流出事故を惹起するような場合には、沿岸諸国の強い反発を受け、円滑な航行に影響を受けることも予想された。

このため、我が国としては、我が国商船隊による安定輸送を確保することを目的として、平常より重要海峡等の関係諸国と航行援助施設の整備等の国際協力を通じて健全な運輸関係を築くとともに、緊急事態発生の場合には関係省庁との調整を踏まえ、関係各国当局に対し安全航行を確保するための働きかけを行う必要があるとされた。

平成 3 年 1 月、湾岸危機にともなう武力衝突の発生に際しては官労使が密接な情報交換をはかって、日本商船隊の安全な航行の確保に努めた。この結果、戦況の推移に応じて就航区域が決定され、中東原油の本邦への輸送が維持された。

(5) 国際複合一貫輸送の一層の促進のための障害の除去

国際複合一貫輸送の今後の一層の進展を図るためには、外航海運、国際航空といった基幹輸送部分だけではなく、外国の港湾、空港と受荷主の戸口との間の外国における国内輸送部分にも着目せざるをえないが、この部分は諸外国の運輸政策に直接左右されるものであるため、これに対する我が国政府としての対応のあり方を決定し、諸外国との交渉を円滑に進めていく必要があるとされた。

(6) 核物質輸送に係る安全の確保

原子力開発利用の進展に伴い、使用済核燃料を始めとする放射性物質の国際輸送の機会が増大しており、核物質の盗取や事故による災害等を防止するための防護対策等を適切に講じていくことが重要となった。特に、プルトニウム海上輸送は、英国又はフランスから日本まで無寄港で行われることとなっているが、テロリストによるプルトニウム奪取を目的とした攻撃等が想定されるため、万全の体制で護衛を実施する必要がある。このため、海上保安庁では、元年度から護衛巡視船の建造を開始するとともに、輸送船の護衛に当たっては、輸送船に武装海上保安官を乗船させる等万全の防護対策を講じることとし、4年秋の護衛実施に向け、所要の準備を進めた。

4年11月から5年1月にかけてのフランスから日本へのプルトニウムの海上輸送については、核物質の輸送用に特別に設定された輸送船の使用等十分な安全対策を講じるとともに、海上保安庁においては護衛に当たる巡視船の派遣、輸送船への海上保安官の乗船等の措置を講じ、総日数60日、総航程約2万海里に及ぶ長期間にわたって、万全の体制で護衛を実施した。

(7) 海上安全対策の推進（H5白書）

我が国は従来から、海上安全確保及び海洋環境保護については、関係諸国や国際機関との国際協調のもと積極的にその対策を推進してきたが、タンカーの重大事故の続発に対応して、5年2月、国際海事機関（IMO）に対し、油タンカーの二重構造化の推進、PSC（寄港国による監督）の強化並びに包括的な船舶の安全運航管理体制の確立を目的とした国際安全管理コード（ISMコード）の早期採択及び実施を主な内容とする「油タンカーの安全確保及び海洋環境保護に関する総会決議案」を提案した。同提案は5月の海上安全委員会（MSC）、7月の海洋環境保護委員会（MEPC）で概ね了承され、10月のIMO総会で採択された。マラッカ・シンガポール海峡についても、MSCに航行安全問題を検討するためのワーキング・グループが設立され、我が国も同海峡の現地調査に積極的に協力し、同海峡における航行安全の確保に貢献した。

(8) 国際交通サービスの充実（H6白書～）

a. 我が国の国際運輸の状況

平成6年当時我が国の経済規模は、世界の15%以上を占めるに至っていたが、運輸の分野においても我が国を中心とする国際運輸活動が世界に占めるウエイトは大きいものとなっていた。

我が国の経済は、諸外国の人・物との円滑な交流による相互依存関係の深化に伴って発展してきたが、特に近年、円高の進行や経済摩擦の激化、これらに対応した日本企業の海外進出や国際分業の進展、内需主導型経済への移行等、我が国を取り巻く経済環境は大きく変化した。また、平成5年に1,193万人、平成6年に1,358万人、平成7年1,530万人にのぼった海外旅行者は、今後さらに着実な増加が予想された。

こうした状況の中で我が国は国際交通網の整備や国際政策協調を進めるとともに、交通安全対策の実施、開発途上国への経済協力等を通じて日本の進んだ運輸技術・ノウハウの提供等の積極

的な貢献を引き続き進めるなど、国際運輸の充実に努力していくことが求められた。

b. 国際交通網の充実

国際定期航空については、航空協定に基づいて事業が運営されており利用者の利便に適切に対応した運航路線と輸送力を確保し、国際的な人的交流及び物的流通の促進を図ることを目的として航空交渉を精力的に行った。5年9月から6年9月までの間には22カ国と計26回の協議を行ったが、特に6年9月4日に開港した関西国際空港における国際路線の充実に図るため、計16カ国との新たな航空協定の締結に向けた交渉を行い、ネパール、ヴィエトナム等との航空協定が発効した。この結果、同空港と諸外国を結ぶ路線においては、開港時から週330便を超える定期便が運航された。6年9月から7年8月までの間に14カ国との間で計15回の協議を行い、中国、フランス等11カ国との間で乗り入れ地点の追加、輸送力の増強等国際航空路線網の拡充に合意した。

7年度においては、16カ国との間で22回の航空交渉が行われ、ニュージーランド航空企業の福岡乗り入れ、日本・ミャンマー間の国際航空業務の開始等国際航空交通網を拡充することに合意したほか、香港の中国返還後の日本・香港間の国際航空業務を規律する日本・香港間の航空協定への仮署名が行われた。また、8年3月にはポーランドとの間の航空協定が発効しており、8年7月現在、我が国の航空協定締結国数は47カ国となった。更に、新規に我が国との間の航空協定の締結を希望する国は40カ国に上った。

8年度においては、英国、タイ、オーストラリア等の航空協定締結国8ヶ国との間で輸送力等の機会の拡大を図ったほか、新規の航空協定締結作業も積極的に進め、9年5月にエチオピア、6月に香港（同年7月の中国返還後の日本・香港間の国際航空業務を規律）及びパプア・ニューギニアとの間で新たに航空協定が発効した。この結果、9年7月現在、我が国の航空協定締結国数は49ヶ国1地域となった。

平成9年度においては、米国、中国、ロシア等の航空協定締結国5ヶ国との間で輸送力等の拡大を図ったほか、台湾との間では民間の関係者の間で輸送力の拡大についての合意がなされた。また、新規の航空協定締結作業も積極的に進め、10年5月にオマーン及びバハレーンとの間で新たに航空協定が発効した。この結果、10年7月現在、我が国の航空協定締結国数は51ヶ国1地域となった。

平成10年度においては、ドイツ、イタリア、韓国等の航空協定締結国9ヶ国との間で輸送力の拡大等を図るとともに、新規の航空協定締結作業も積極的に進めたところであり、その結果、10年12月にはアラブ首長国連邦、11年8月にはカタールとの間で新たに航空協定が発効したほか、イスラエルとの間では11年2月に政府間交渉で合意された航空協定が同年7月に国会で承認された。11年8月現在、我が国の航空協定締結国数は53ヶ国1地域となった（イスラエルとの航空協定はイスラエルでの国内手続き後に発効する予定）。

平成11年度においては、ロシア、ドイツ、英国等の航空協定締結国16ヶ国との間で輸送力の拡大を図るとともに、新規の航空協定締結作業も積極的に進めたところであり、その結果、12年1月にはイスラエルとの間で新たに航空協定が発効した。12年7月現在、我が国の航空協定締結国数は54ヶ国1地域となった

国際不定期航空については、地方空港の国際化を促進する観点から国際旅客チャーター便の運航を支援しており、5年度においては、全国34の地方空港から約2,500便（片道ベース）が運航された。

海運については、我が国は「海運自由の原則」を政策の基本として、OECD、GATT、UNCTAD等の国際機関における活動に参加するとともに、米国、EC（EU）等と海運政策の調

整及び意見交換を行った。8年1月にワシントンで開催された日米海運協議においては米国海運法の見直し、アラスカ原油輸出禁止解除法、WTO海運継続交渉等について意見交換を行った。また、近年のアジア海運の発展を重視し、6年4月に、「OECDとDAEs（活力あるアジア諸国・地域）との海運政策対話非公式会合」を横浜で開催した。

二国間の海運関係については、中国、韓国等の近隣諸国との間で、二国間協議の実施等により両国海運企業が互恵平等の原則で航路開設や営業活動の確保ができるよう努め、韓国においては、自国船への積付けを優先させることを内容とするウェーバー制を7年1月から廃止することとなった。また、日中間では6年6月から長崎／上海間に新たに定期フェリー航路が開設され、さらに7年5月から北海道（小樽、稚内）とサハリン（コルサコフ）の間に定期フェリー航路が開設されることとなった。

また、国際的な相互依存関係の深化の一方で、各国間の競争が進んでおり、我が国においても国際交通網を支える必要な社会資本を確保するよう空港・港湾の整備を進めた。

5. インフラシステム海外展開の促進

5. 1 国土交通省におけるインフラ海外展開の取組概要

（1）海外における官民協働型インフラ整備プロジェクトの促進への取組み（H20、21 白書）

開発途上国における膨大なインフラ需要が見込まれる中、民間のノウハウや資金力を活用したインフラの整備手法が重要性を増していた。一方、我が国建設産業は、国内市場が縮小する中で、国内依存度の高い産業構造を転換することが重要な課題となっていた。このため、モンゴル（水資源）及びベトナム（道路）官民研究会を設置し、産官学の協働により、官民協働型（PPP）インフラ整備プロジェクトの促進に向けた検討を行った。

21年度には、官民協働型（PPP）のインフラ整備への本邦企業の参画を促進するため、産官学によるベトナム国道路官民研究会、モンゴル国水資源官民研究会を設置し、協働体制の検討を行った。ベトナムについては、3回の高速道路セミナーを開催し、我が国民間企業による事業参画にあたっての課題を解決するための取組みをアクションプランとして整理し、最終取りまとめを行った。

（2）運輸産業の国際展開（H22～25 白書）

建設・運輸産業の国内市場が中・長期的に減少傾向にある一方で、アジア等の地域においては、引き続きインフラ整備への大きな需要が見込まれていた。我が国の経済発展のため、これらの需要を取り込むための官民連携による海外プロジェクトの推進は、成長戦略の中に重要施策として位置づけられており、トップセールスの展開や各種協議会（海外水インフラ PPP 協議会、海外道路 PPP 協議会、海外鉄道推進協議会、海外港湾物流プロジェクト協議会）の開催等、人材の育成、個別企業では対応が困難なリスクに対する支援等を行うなど、官民一体となった積極的な取組みを通じ、我が国の建設・運輸産業の国際競争力強化を図るとともに、プロジェクト構想段階から発注・実施段階に至るまで、総合的・戦略的な支援を実施し、具体的案件の受注を目指した。

運輸産業については、経済のグローバル化の進展の中、官民連携の下、我が国の優れた鉄道技術を海外に普及させる観点から、米国、ブラジル、ベトナム等の高速鉄道計画について、省エネルギー性に優れ、安全・安定・高頻度・大量輸送を強みとする我が国の新幹線技術の導入に向けた取組みを進めた。2010年（22年）1月には、副大臣・政務官等国土交通省幹部が米国、ブラジルに渡り、セミナーの開催、政府要人との会談等を通じてトップセールスを実施した。また、渋滞の緩和や環境改善に資する都市鉄道、モノレール、新交通システム等についても技術的な協

力を実施し海外展開を積極的に推進した。さらに、港湾分野においても、ベトナム等で港湾開発のプロジェクトが進行中であり、今後も、相手国との協議・調整、技術面での協力、人材育成・技術移転などの環境整備を行うとともに、官民連携して多角的な活動を実施していくこととした。

a. ソフトインフラの積極展開

ソフトインフラの積極的な展開として、我が国がこれまで築き上げてきた制度・基準、技術・運用ノウハウ等のソフトインフラについて、世界への展開・国際標準化等を行い、我が国企業が進出するための環境整備を行った。具体的には、自動車基準認証制度等の構築、港湾 EDI（港湾関係手続を処理する電子システム）の導入支援、物流システム、航空管制システム、防災パッケージ、ITS（高度道路交通システム）、グリーンビルディング／シティ技術（環境に配慮した建築物や都市の普及に向けた方策）の海外への展開に取り組んだ。

b. 資金調達を通じた我が国企業の国際展開支援

資金調達を通じた我が国企業の国際展開支援として、国土交通省は、我が国企業のインフラ輸出に対する金融面での支援体制を強化するための働きかけを行っており、平成 22 年には、国際協力銀行（JBIC）の先進国向けの投資金融の対象に高速鉄道・都市鉄道、水分野等が追加された。同投資金融解禁後初めての高速鉄道事業への JBIC 融資は、英国の高速鉄道車両更新プロジェクトに対して行われた。

また、海外建設プロジェクトにおける施工技術、施工管理マネジメントの課題に関する我が国企業からの相談窓口として、国土交通省に「海外建設ホットライン」を設置しており、相談に答えるのみならず、寄せられた相談事項を踏まえ、我が国建設企業が安定的に海外展開できるように相手国政府との協議等を行った。

さらに、発展途上国等の調達、安全、品質管理等の事業監理能力の向上を支援する目的で、我が国の入札契約、工事安全・品質確保等の技術・ノウハウを共有するセミナーを、24 年 7 月にカンボジア、9 月にベトナムでそれぞれ開催した。

加えて、32 年度までに建設業の新規年間海外受注高 2 兆円以上を目指す政府の目標を達成するため、海外建設市場データベースの構築、在外公館からの建設産業情報の収集、建設企業の海外 PPP 事業への参画のための戦略検討、人材育成の強化、契約・リスク管理の強化等を実施した。

加えて、国土交通省では、平成 24 年 5 月に「インフラ海外展開推進のための有識者懇談会」を開催し、計 6 回の懇談会を通じて、インフラ海外展開のこれまでの取り組みを評価・検討して今後の課題を洗い出した。25 年 2 月には課題克服に向けた戦略及び具体的施策を内容とする最終取りまとめ「これからのインフラ・システム輸出戦略」を取りまとめた。

（3）「インフラシステム輸出戦略」の策定（H25 白書）

政府は平成 25 年 3 月に「経協インフラ戦略会議」を設置し、国土交通大臣を含む関係閣僚を中心に、政府として取り組むべき政策を議論の上、25 年 5 月 17 日、「インフラシステム輸出戦略」を取りまとめた。同戦略は、同年 6 月 14 日に閣議決定された「日本再興戦略」において、その迅速かつ着実な実施が盛り込まれた。インフラシステム輸出戦略においては、2020 年における我が国企業のインフラ関係受注の目標額を約 30 兆円（現状約 10 兆円）とすることを目指し、そのための施策の柱として、同戦略においては、①企業のグローバル競争力強化に向けた官民連携の推進、②インフラ海外展開の担い手となる企業・地方公共団体や人材の発掘・育成支援、③先進的な技術・知見等を活かした国際標準の獲得、④新たなフロンティア分野への進出支援、⑤安定的かつ安価な資源の確保の推進、を掲げた。27 年 5 月には、今後 5 年間で約 1,100 億ドルの「質の高いインフラ投資」をアジア地域に提供することを盛り込んだ「質の高いインフラパートナーシップ」が安倍総理より発表された。政府は、本パートナーシップを通じて、民間の資

金・ノウハウを更に動員し、質・量ともに十分なインフラ投資の実現を目指していく。同年11月には、総理から、円借款や海外投融資の制度改善を行うことが発表され、「質の高いインフラ」の更なる展開を推進していく方針とした。

国土交通省においても、「インフラシステム輸出戦略」に基づき、国土交通分野におけるインフラシステム輸出を推進することとしていたが、競合する諸外国との競争に勝ち抜き、我が国企業が受注を獲得するためには、ハードとソフトが一体となって安全で信頼性の高いシステムを構築するといった我が国の強みを発揮し、相手国のニーズに柔軟に対処していくことが必要であった。そのため、トップセールスや国際会議での情報発信等を通じプロジェクトの川上（構想段階）からの参画をめざすとともに、我が国の技術・基準の国際標準化や相手国でのスタンダード化を通じ、我が国企業が参画しやすい環境を整備する。また、巨額の初期投資や長期にわたる整備、需要リスクといった交通・都市インフラ分野における課題に対応する他、海外で事業展開する企業のトラブル等の解決を支援する等、我が国企業の受注と事業展開を多角的に支援していくこととした。

a. 「川上」からの参画・情報発信

プロジェクトの構想段階（川上）からの参画を推進するため、我が国技術によりもたらされる安全性や信頼性、運営段階も含めトータルで見て優れた費用対効果について、官民一体となったトップセールスや、在京大使等を対象とした「シティ・ツアー」の実施、国際会議の機会等を活用した情報発信に取り組んだ。

b. インフラシステム海外展開に取り組む企業支援

巨額の初期投資や長期にわたる整備、需要リスクといった交通・都市インフラ分野において川下（管理・運営）に進出する企業の事業リスクを軽減するため、株式会社海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の積極的な活用のほか、海外で事業展開する企業のトラブル等の解決を支援するために相談窓口「海外建設ホットライン」を設置しているほか、海外建設・不動産市場データベースの拡充、在外公館からの情報収集、日系ゼネコン OB 等現地事情に詳しい民間人材（通称「民間アタッシェ」）による海外建設・不動産情報の紹介等、我が国企業のインフラシステム海外展開を多角的に支援する取組みを行った。

c. ソフトインフラの海外展開

我が国企業がプロジェクトに参画しやすい環境を整備するための我が国技術・システムの国際標準化や相手国でのデファクト・スタンダード化、我が国企業の事業環境を改善するための相手国の制度整備支援、相手国における持続的なインフラの運営・維持に資する技術者・技能者層の育成支援等の取組みを行った。

（4）（株）海外交通・都市開発事業支援機構（JOIN）の設立（H26 白書～）

新興国等の民間活用型インフラ事業のうち、交通や都市開発の分野では、長期的にはリターンが期待される一方、長期にわたる整備、運営段階の需要リスク、現地政府の影響という特性があり、これに適切に対応することが、我が国企業の参画に当たっての課題とされた。

このため、「日本再興戦略」の一環として、我が国企業の交通事業・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 JOIN を平成 26 年 10 月に設立した。なお、27 年度は財政投融資の産業投資として 372 億円を計上した。

JOIN は、我が国企業と協調して現地事業体に出資等の資金供給を行うとともに、現地での事業への参画として、役員・技術者等の人材派遣や相手国側との交渉を行うこととした。インフラシステムの海外展開は国の重要な政策であることから、国土交通大臣が、関係大臣とも連携しつつ、適切に JOIN を監督していくこととした。

27 年 9 月には、国土交通省及び国際協力銀行（JBIC）との共催で「第 1 回インフラ事業の海

外展開に関する国際セミナー」を開催した。

JOIN は、平成 30 年度中に、港湾、都市開発、航空及び物流分野において 8 案件の支援決定（国土交通大臣認可）を行った。また、8 年度は、財政投融资を 900 億円（産業投資 380 億円、政府保証 520 億円）、29 年度は、財政投融资を 1137 億円（産業投資 649 億円、政府保証 488 億円）、30 年度は、財政投融资を 1,268 億円（産業投資 639 億円、政府保証 629 億円）、31 年度は、財政投融资計画において 1,231 億円（産業投資 606 億円、政府保証 625 億円）計上し、引き続き、JOIN を積極的に活用していくこととした。

（５）国土交通省インフラシステム海外展開行動計画の策定（H27 白書～）

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、競合国との獲得競争は熾烈化していた。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た。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った。このため、今般、国土交通省としての行動計画（「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」）を策定した。本行動計画は、分野別ではなく、地域・国ごとに整理された分野横断的な計画であり、重点プロジェクトの明確化、取り組む時期の明確化等、より具体化・詳細化を行うとともに、国際標準化、人材育成・制度構築支援等のソフトインフラ支援、官民連携事業への参入促進、戦略的プロモーションの充実、中小企業の海外展開等の具体的施策も盛り込んだものであった。今後、国土交通省として、本行動計画に沿って「質の高いインフラシステム海外展開」を最も効果的なタイミングで戦略的に行っていくこととした。

29 年 3 月には、相手国の状況や政治・経済状況等の進展を踏まえ、平成 28 年 3 月に策定した「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画」を「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画 2017」改定した。特に、今回の改定に当たっては、国土交通省の取組みが一層効果的なものとなるよう、我が国の競争力の強化、推進体制の強化、民間資金の一層の活用、新技術等の活用、国土・地域開発計画等の上流計画形成への積極的関与、他国と連携した第三国への取組みの推進の 6 つの点について、新たに強化していくこととした。

29 年 6 月、独自の技術を有するわが国の中堅・中小建設企業の海外市場への進出を促進することを目的として、中堅・中小建設業海外展開推進協議会（JASMOC）を立ち上げ、国内セミナーの開催やミッション派遣等を通じて、技術の売り込みや現地関係者とのコネクション構築等を支援した。

平成 30 年 3 月に策定した行動計画 2018 では、「海外社会資本事業への我が国事業者の参入の促進に関する法律案」の提出や各プロジェクトの進捗状況等を踏まえ、①「チームジャパンの確立」、②「競争力の強化」、③「増加する PPP 案件への対応」、④「相手国への貢献を通じた受注機会の拡大」、⑤「受注企業への継続的サポート」の 5 つの戦略を示すとともに、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等についても策定した。

平成 30 年 3 月には、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の促進に関する法律案」を閣議決定し、国会に提出した。同法は、平成 30 年 8 月に施行され、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した。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こととした。

平成31年3月に「国土交通省インフラシステム海外展開行動計画2019」を策定し、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したとともに、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。

5. 2 個別の取組み

(1) トップセールスの展開

① 平成22年度

2010年(22年)5月には、国土交通大臣が訪越し、道路分野に関するトップセールスを実施するとともに、ベトナム国交通運輸副大臣を招へいし、東京で第4回ベトナム高速道路セミナーを開催したほか、同年6月には、インドで第4回日印都市開発交流会議を開催し、道路、都市開発及び下水道等に関する協力を議論した。このほか、渋滞の緩和や環境改善に資する高度道路交通システム(ITS)、モノレール、新交通システム等についても技術的な協力を実施し、海外展開を積極的に推進した。

② 平成23年度

○ 米国：23年9月に国土交通副大臣が訪米し、高速鉄道計画等について加州知事と会談を行うとともに、同年12月に訪日したロサンゼルス市長に対しても、国土交通大臣が関係民間企業代表者とともにトップセールスを実施した。

○ インド：24年1月に国土交通大臣が訪印し、印鉄道大臣と会談を行い、高速鉄道分野における次官級の協議体設置について合意した。併せて国土交通大臣のイニシアチブにより同地にて高速鉄道セミナーを開催した。また、道路交通大臣との会談では、道路分野の協力覚書の内容に合意した。

○ ベトナム：23年9月に交通運輸副大臣が訪日した際、国土交通大臣が会談し、防災関係のトップセールスを実施した。また、同年11月には、日越首脳会談で訪日した首相及び交通運輸大臣等に対し、国土交通大臣が関係民間企業トップとともに、鉄道、道路、建設、港湾、空港のトップセールスを実施した。24年3月には、国土交通大臣政務官が訪越し、今後のエコシティ開発の進め方等について、建設副大臣と意見交換を行った。

○ インドネシア：23年9月に国土交通大臣政務官が、首都圏投資促進特別地域(MPA)の委員会において、経済担当調整大臣他、関係閣僚等に対し、鉄道・道路・水インフラ・港湾・空港等のトップセールスを実施した。

③ 平成24年度

○ タイ：平成24年10月に国土交通大臣が訪問し、首相との会談において、高速鉄道整備における日本の強みをアピールするとともに、日タイ間の防災協働対話の実現について意見交換を行った。さらに、タイ運輸大臣との間で鉄道分野の協力に関する覚書を締結し、鉄道分野のノウハウ共有やセミナーの共催等を行った。

○ ベトナム：平成24年10月に国土交通大臣が訪問し、ビンズン省人民委員長との会談において、日本企業が取り組んでいる新都市開発における街づくりや、ベトナムにおけるエコシティ開発に関する協力について意見交換を行った。

○ インドネシア：平成24年10月に開催された首都圏投資促進特別地域(MPA)注第3回運営委員会において、国土交通副大臣と経済担当調整大臣等との間で、鉄道・港湾・空港・下水道等の各MPAプロジェクトを円滑かつ早期に実現するための協力を進めていくことが合意された。同年9月には、日・インドネシア建設会議への出席のためインドネシア公共事業副大臣が来

日し、国土交通副大臣との会談において、建設分野における協力関係を一層強化することなどを確認した。

○ミャンマー：平成 24 年 11 月に運輸大臣が訪日し、国土交通大臣との会談において、交通分野における連携緊密化について覚書を締結した。25 年 2 月には、建設大臣を日本に招へいし、国土交通大臣との会談において、道路分野における連携強化について覚書を締結した。

○インド：平成 24 年 5 月に、国土交通副大臣が訪印し、インド道路交通閣外大臣らとの会談において、道路分野における協力関係を推進することで一致した。25 年 2 月に国土交通副大臣が訪印し、高速鉄道セミナーを開催した。

○ブラジル：平成 24 年 5 月に、国土交通大臣とブラジル開発商工大臣が海洋開発・海事分野の協力覚書を締結し、同分野における両国間の協力関係の強化を図った。

○カタール：平成 25 年 2 月に、日・カタールインフラセミナーへの出席のためカタール行政監督庁長官が来日し、国土交通大臣との会談において、2022 年 FIFA ワールドカップ開催に向けたカタールにおけるインフラ整備をはじめとする両国協力関係の一層の発展等を確認した。

○米国：平成 24 年 7 月に、国土交通副大臣が訪米し、米国運輸副長官をはじめとする要人との会談において、高速鉄道整備計画に対する日本の協力を表明するとともに、航空の安全分野における日米の協力強化等を確認した。また、25 年 2 月の日米首脳会談では、内閣総理大臣が超電導リニア技術の導入について提案を行った。

④ 平成 25 年度

国土交通大臣はミャンマー、シンガポール、タイ、ベトナム、インドネシアを歴訪し、相手国のトップや国土交通分野を担当する閣僚との協議や意見交換を通じ、我が国インフラのトップセールスに取り組んだ。また副大臣・政務官においても合計で 13 か国を訪問し、インフラニーズの見込める国に対しては、会談等の相手国に対して我が国インフラ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・表敬といった機会や、セミナーの開催や新興国等の要人招聘を通じ、我が国インフラの優位性に関する発信に積極的に取り組んだ。特に 25 年 9 月に東京において開催された「第 8 回 APEC 交通大臣会合」に際しては、APEC に加盟する 21 の国と地域（エコノミー）の交通担当大臣等が一堂に会する機会を活用し、「テクニカルツアー」として陸海空の交通インフラを紹介する 5 つのコースを用意した。テクニカルツアーには、大臣会合に参加した 20 のエコノミーの代表を含む約 70 名が参加し、我が国の優れたインフラを実際に体験した。

⑤ 平成 26 年度

国土交通大臣は、モンゴル、マレーシア、カンボジア、インド、ベトナム等を歴訪し、相手国のトップや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、副大臣・大臣政務官においては、アフリカ・中南米を含む合計 12 か国を訪問し、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、セミナーの開催や新興国等の要人招聘を通じ、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。

⑥ 平成 27 年度

国土交通大臣は、韓国、トルコ、フィリピン、マレーシア、ラオスを歴訪し、相手国のトップや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、副大臣・大臣政務官においては、アフリカ・中南米を含む合計 15 か国を訪問し、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。

⑦ 平成 28 年度

国土交通大臣は、マレーシア、シンガポール、インドネシア等計 8 カ国を歴訪し、相手国のトップや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、副大臣・大臣政務官においては、ケニアやペルー、フィリピン等 12 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。

⑧ 平成 29 年度

石井国土交通大臣は、マレーシア、シンガポール、インドネシア、米国等計 8 カ国を歴訪し、相手国のトップや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、ミャンマーやコロンビア、セネガル等 21 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。

⑨ 平成 30 年度

石井国土交通大臣は、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、相手国のトップや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 25 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。

(2) 各種協議会を活用した官民での情報収集の強化

各種協議会を活用した官民での情報収集の強化として、各種協議会（海外水インフラ PPP 協議会、海外道路 PPP 協議会、海外鉄道推進協議会、海外港湾物流プロジェクト協議会、海外エコシティプロジェクト協議会）の開催を通じて、官民がインフラプロジェクト等について情報共有・意見交換等を行った。

23 年 6 月に第 2 回海外港湾物流プロジェクト協議会を開催し、同年 10 月に海外エコシティプロジェクト協議会が設立され、第 1 回協議会が開催された。さらに、24 年 2 月に第 3 回海外水インフラ PPP 協議会、第 3 回海外道路 PPP 協議会を開催した。

平成 24 年度には、7 月に第 3 回海外港湾物流プロジェクト協議会を開催し、ミャンマーにおける港湾物流プロジェクトを推進するため、ミャンマーワーキンググループを設置した。25 年 2 月には第 4 回海外水インフラ PPP 協議会を開催し、インドネシア、ミャンマー、アラブ首長国連邦、ベトナムの 4 箇国から政府高官等を本協議会に招へいし、各国のニーズや水インフラ整備計画を共有するとともに、我が国企業の水インフラに係る技術・ノウハウを各国にアピールした。また、同月には第 4 回海外道路 PPP 協議会を開催し、ミャンマーにおける道路プロジェクトの情報交換や我が国企業の道路分野の技術・ノウハウの共有を行った。

25 年度においては、「航空インフラ国際展開協議会」が新たに設立され、同年 4 月に第 1 回が開催された。平成 26 年度には、防災分野について、産学官の連携により「日本防災プラットフォーム」が設立された。

5. 3 分野別の取組み（H22～25 白書）

（1）鉄道分野

22年度は、米国、英国、ブラジル、ベトナム等の高速鉄道計画について、省エネルギー性に優れ、安全・安定・高頻度・大量輸送を強みとする我が国の新幹線技術の導入に向けた取組みを進めた。また、都市鉄道についても、技術協力を実施し、海外展開を積極的に推進した。国土交通大臣は、2010年（22年）4月及び6月に訪米し、セミナーの開催、政府要人との会談等を行ったほか、同年5月の米国運輸長官及び9月のカリフォルニア州知事訪日の際にも会談を実施するとともに、新幹線等への試乗の機会を設けた。また、同年5月には訪越し、政府要人との会談を行い、トップセールスを実施した。さらに2011年（23年）1月にカリフォルニア州で幹部によるセミナーや要人との会談を実施し、連邦及び州の要人等との関係を強化した。

港湾・空港分野においても、ベトナム等で港湾、空港開発のプロジェクトが進行中であり、相手国との協議・調整、技術面での協力、人材育成・技術移転等、官民の連携による多角的な取組みを進めた。

23年度は、米国、英国、ブラジル、ベトナム、インド等の高速鉄道計画について、省エネルギー性に優れ、安全・安定・高頻度・大量輸送を強みとする我が国の新幹線技術の導入に向けた取組みを進めた。また、都市鉄道についても、技術協力を実施し、海外展開を積極的に推進した。さらに、海外展開体制の整備を図るべく、かねてより総合的な鉄道コンサルティング機能の確保に向けて取り組んでいたが、平成23年11月に、鉄道事業者を中心としたオールジャパン体制による海外鉄道コンサルティング会社が設立され、24年4月より営業を開始することとした。

24年度は、米国、ブラジル、ベトナム、インド、タイ等の高速鉄道計画について、省エネルギー性に優れ、安全・安定・高頻度・大量輸送を強みとする我が国の新幹線技術の導入に向けた取組みを進めた。また、都市鉄道についても技術協力を実施し、海外展開を積極的に推進した。さらに、平成24年4月より、海外展開体制の整備を図るべく、鉄道事業者を中心としたオールジャパン体制による海外鉄道コンサルティング会社（「日本コンサルタンツ株式会社」）が営業を開始し、相手国における案件形成支援を実施した。

（2）道路分野

23年度には、インド、ベトナム、フィリピン、インドネシア等の道路整備プロジェクトについて、計画段階から建設、運営・維持管理の幅広い視点にて海外事業の展開の取組みを進めるとともに、相手国との協議・調整、セミナー開催等を実施するなど、海外展開を積極的に推進した。また、国内における海外展開の推進体制の強化を図るべく、海外事業を幅広くオールジャパンの共同体制で推進するため、平成23年9月に、高速道路会社5社の共同出資による「日本高速道路インターナショナル株式会社」が設立され、営業を開始した。

24年度には、インド、ベトナム、フィリピン、インドネシア、ミャンマー、ラオスでセミナーを開催し、我が国の道路技術を紹介するなど、積極的な取組みを行った。さらに、計画段階から建設、運営・維持管理の幅広い視点にて、オールジャパンの官民共同体制で「日本高速道路インターナショナル株式会社」等とともに、海外展開を推進した。また、世界道路協会（WRA）では、我が国が実行委員を務めるとともに、15の技術委員会に参画するなど、道路及び道路交通に関する技術交流・情報共有を推進している。平成24年10月、同協会が主催する総会・実行委員会において、日本の交通安全の取組みを世界各国に発信した。このほか、ITS（高度道路交通システム）分野では、日米間、日欧間の協力覚書に基づく日米欧の三極での協調体制を確立しており、今後の研究開発、普及促進に向け定期的な会合を開催した。また、同年10月にウィーンで開催

された ITS 世界会議に参加し、各国との連携・協力の強化を図るとともに、東京での次回会議（25 年 10 月）開催に向け、世界の関係者へ日本における ITS の取組みをアピールした。

（3）港湾・空港分野

23 年度には、ベトナム等で港湾、空港開発のプロジェクトが進められ、相手国との協議・調整、技術面での協力、人材育成・技術移転等、官民の連携による多角的な取組みを進めた。

（4）海事分野

平成 24 年 5 月に、日ノルウェー海事分野の協力覚書を踏まえたワークショップを開催し、省エネ船舶の普及促進等について、国際的な議論の主導のため連携することで合意した。また、インドネシア、ミャンマー及びタイ等に対して、内航海運の振興や造船分野での協力等、海事分野における国際協力を進めた。このほか、主要海運国との間で定期的に二国間会合を開催しており、24 年度は英国及び韓国との間で会合を開催し、海事分野に係る重要課題に関する情報交換等を行った。

（5）港湾分野

24 年度には、ミャンマー等を対象に、港湾背後の開発と一体になった港湾物流プロジェクトの案件形成調査を実施するなど、今後の港湾開発が見込まれる国々における日本企業の進出を積極的に支援した。平成 24 年 10 月に、日中韓三箇国により、第 13 回北東アジア港湾局長会議を開催し、共通する港湾政策について話し合った。また、日本人が副会長を務める国際航路協会（PIANC）や国際港湾協会（IAPH）を通じて、我が国の技術基準の海外展開の推進や情報交換を多国間の場で行った。

（6）海上保安分野

北太平洋海上保安フォーラム（日、加、中、韓、露、米 6 箇国）及びアジア海上保安機関長官級会合（アジア 17 箇国・1 地域）並びにロシア、韓国、インドとの二国間長官級会合・連携訓練等を通じて、捜索救助、海上セキュリティ対策等の各分野で海上保安機関間の連携・協力を積極的に推進したほか、国際海事機関（IMO）、国際水路機関（IHO）、コスパス・サースット理事会、国際航路標識協会（IALA）等、国際機関を通じた国際貢献にも努めた。

（7）航空分野

我が国と空域を接するアジア太平洋地域を中心に、航空安全、航空管制、インフラ・システム輸出に向けた取組み等を実施した。平成 24 年には、二国間の取組みとして、中国と航空政策対話を実施した。また、同年 10 月には第 49 回アジア太平洋航空局長会議において、航空安全の課題と対策の検討に加え、航空管制の現状と将来計画について意見交換を行った。

（8）物流分野

平成 24 年 7 月に開催された第 4 回日中韓物流大臣会合における合意に基づき、シャーンシの相互通行の推進、北東アジア物流情報サービスネットワーク（NEAL-NET）の機能強化、パレットの品質や荷役機器の寸法等の標準化等について、日中韓 3 国間の協力を推進した。

（9）気象・地震津波分野

世界気象機関（WMO）の枠組みの下、気象観測データや技術情報の相互交換に加え、我が国の

技術を活かした台風や気候等の情報を各国に提供し、世界の気象業務の実施・推進に協力した。また、国際連合教育科学文化機関・政府間海洋学委員会（IOC）の枠組みの下、北西太平洋における津波情報を各国に提供し、沿岸諸国の津波防災に貢献した。

（10）研究分野

我が国の優れたインフラ関連技術等のアジア諸国への普及を見据えて、ベトナム、インドネシア、インド等との研究連携ロードマップに基づき、現地適応性を高めた環境舗装等の建設技術の基準類の共同開発等を行い、共同ワークショップの開催、現地 JICA 専門家との連携、中堅・若手研究者の交流を推進した。

5. 4 各国との対話の推進（H26 白書～）

a. 東南アジア

① インドネシア

平成 26 年 5 月、インドネシアにおいて「第 5 回日インドネシア交通次官級会合」を開催し、両国間で進められている物流、鉄道、自動車、港湾、海上交通及び航空の各交通分野における協力プロジェクトについて、最新の状況を共有した。また、新しいトピックについても取り上げ、新たな協力の可能性について認識を共有するとともに、今後は民も含めた対話を一層拡大し両国間で緊密な協力・連携を図っていくことを確認した。6 月にインドネシアで開催された「ジャカルタ首都圏投資促進特別地域（MPA）注第 9 回技術委員会」においては、鉄道、港湾、航空等の各プロジェクトの進捗状況を確認するとともに、課題解決に向けた両国の取組みに関する情報交換を行った。11 月にはインドネシアにおいて「第 2 回日インドネシア建設次官級会合」を開催し、全体会合で「PPP プロジェクトの推進」及び「気候変動に対するインフラ強靱化」の 2 つのテーマについて、また、個別のワーキングで道路、防災、下水道、建築物及び地下利用の各分野について、両国における取組みや課題、技術等に関する情報交換を行った。

平成 27 年 3 月、日インドネシア首脳会談において、「PROMOSI：日インドネシア投資・輸出促進イニシアティブ」という新たな協力枠組みを立ち上げることが合意された。これを踏まえて、6 月には第 1 回インフラ整備委員会が開催され、両国間における今後のインフラ整備案件について意見交換を行った。同年 6 月には土地・建設産業分野における関係企業の海外進出に対する支援を目的として、「第 9 回日本・インドネシア建設会議」を開催した。同年 12 月には名古屋市において「第 6 回日インドネシア交通次官級会合」を開催し、両国間における鉄道、自動車、港湾、海上交通、航空等の各交通分野の協力と最近の諸課題について、課題に対する解決策や今後の協力の方向性等の意見交換を行った。インドネシアから、新しい海上交通網の構想と港湾整備についての紹介がなされるとともに、大都市圏における持続可能な交通網、交通への IT 技術活用とそれに関する日本の知見等に関し高い関心が示され、両国は、今後も緊密な協力・連携を図っていくことを確認した。28 年 2 月、東京において「第 3 回日インドネシア建設次官級会合」を開催し、全体会合で「戦略的な国土・インフラ整備」、「PPP の戦略的な活用」及び「地盤沈下と持続的かつ統合的な水資源管理」の 3 つのテーマについて、また、個別のワーキングで道路、水資源、下水道、住宅、都市の各分野について、両国における取組みや課題、技術等に関する情報交換を行った。同年 3 月には、防災協働対話の一環として、インドネシアとの官民ワークショップを開催した。また、日本の道路管理技術の普及促進を目的として、アセットマネジメントに関するパイロットプロジェクトを実施した。更に、ジャカルタ首都特別州における渋滞緩和に向けて、交通実態調査を通じてソリューション提案型の協力を行った。

平成 28 年 10 月、ジャカルタ郊外で戸建住宅及び商業施設の開発を行う事業につき、JOIN が

支援決定（国土交通大臣認可）した。また、29年1月には、同じくジャカルタ郊外で冷凍冷蔵倉庫の整備・運営を行う事業についても、JOINが支援決定（国土交通大臣認可）した。28年12月、インドネシア・メダンにおいて「第7回日インドネシア交通次官級会合」が開催され、両国間における鉄道、自動車、港湾、海上交通、航空、物流等の各交通分野の協力と最近の諸課題について、課題に対する解決策や今後の協力の方向性等の意見交換を行った。インドネシアから、同国における交通インフラ整備への我が国の支援について高い関心が示されたほか、同国における、陸海空のネットワークや、空港等のインフラ整備の構想や課題についての紹介が行われ、今後も各分野において両国間で緊密に連携を図っていくとの認識が共有された。同月には、石井国土交通大臣がジャカルタにてインドネシア政府要人と会談し、港湾、鉄道、空港、都市開発等のインフラ・交通分野における協力等について、意見交換を行ったほか、社会資本整備に関して協力をさらに深めるための協力覚書を締結した。29年2月にはジャカルタにおいて「第4回日インドネシア建設次官級会合」を公共事業・国民住宅省との間で開催し、全体会合で「官民連携」、「国土・地域計画」の2つのテーマについて、また、個別のワーキングでは、道路、都市、住宅、建築、下水道、人材育成、建設の各分野について、両国における取組みや課題、技術等に関する情報交換を行ったほか、防災協働対話の一環として、インドネシアとの官民ワークショップを開催し、両国の防災協力の強化に官民協働で取り組んだ。

平成29年7月にバスキ公共事業・国民住宅大臣等を招聘し、石井国土交通大臣がバスキ大臣と会談を行い、道路やダム再開発、下水道といった社会基盤整備に係る協力等について意見交換を行うとともに、両国間の関係をさらに強化していくことを確認した。同年10月、我が国中堅・中小建設企業の、技術の売り込みや現地関係者とのコネクション構築等を目的とした「日インドネシア技術連携セミナー」をバンドン工科大学と連携して開催した。同年11月、東京において「第8回日インドネシア交通次官級会合」を開催し、両国間の交通分野における重要な協力案件である鉄道、港湾、航空分野等について、課題に対する解決策や今後の協力の方向性等の意見交換を行い、今後もインフラ建設等のハード面と制度構築・人材育成といったソフト面において両国間で緊密な協力・連携を図っていくことを確認したほか、ジャカルタにおいて「第10回日本・インドネシア建設会議」を開催し、建設業の生産性向上の取組や今後の建設産業政策等について意見交換を行った。同年12月、ルフット海洋担当調整大臣が訪日し、石井国土交通大臣と会談を行った。会談では、来年は両国にとって国交樹立60周年の歴史的な年であり、両国の協力関係を更に強化していくことを確認した。また、ジャカルタにおいて、バスキ公共事業・国民住宅大臣も参加のもと「ダム再生・橋梁セミナー」を開催し、ダム再生や橋梁の老朽化・耐震化対策における日本からの提案内容等について説明を行い、インドネシア側関係者に広く共有した。30年1月には、東京において「第5回日インドネシア建設次官級会合」を公共事業・国民住宅省との間で開催し、全体会合で「ダム再生」、「トンネル技術」等のテーマについて、また、個別のワーキングでは、道路、住宅・建築、防災・水資源、下水道、建設の各分野について、両国における取組みや課題、技術等に関する情報交換を行ったほか、並行して日本企業の技術を紹介するポスターセッションを開催した。

平成30年11月、インドネシアにおいて「第9回日インドネシア交通次官級会合」を開催し、両国間の交通分野における重要な協力案件である鉄道、港湾、航空分野等について、課題に対する解決策や今後の協力の方向性等の意見交換を行い、今後もインフラ建設等のハード面と制度構築・人材育成といったソフト面において両国間で緊密な協力・連携を図っていくことを確認した。平成30年12月には、石井国土交通大臣がインドネシアを訪問し、ブディ運輸大臣とバスキ公共事業・国民住宅大臣と会談を行い、防災、下水道、鉄道、港湾、道路等における両国間の協力プロジェクトの現状認識や課題について議論を行い、引き続き協力を進めていくことで一致した。平成

31年1月、インドネシアにおいて「第6回日・インドネシア建設次官級会合」を開催し、水・防災、道路、下水道、建築住宅、及び建設分野における両国におけるインフラ整備の課題・経験を共有するとともに、両国の協力を推進していくことで一致した。平成31年2月、インドネシアに地方整備局職員を派遣し、インドネシア公共事業・国民住宅省と合同で橋梁点検を実施。地方整備局職員の技術を海外の道路維持管理の現場に活かし、両国間の協力を推進した。

② タイ

平成27年1月14日、バンコクにて開催された「第3回日タイ鉄道次官級ワーキンググループ」で、タイの鉄道プロジェクトにおける両国の協力について議論したほか、タイ側より、鉄道協力に関する大臣間の覚書(MOI)署名を打診された。これを受け、同年2月9日、東京にて開催された日タイ首脳会談に合わせて、太田国土交通大臣とプラジン運輸大臣との間で、今後のタイとの鉄道協力の方向性に関する覚書(MOI)を署名した。

平成27年5月、太田国土交通大臣はプラジン運輸大臣と会談し、バンコク～チェンマイ間の高速鉄道計画について、我が国の新幹線技術を導入する方針、その早期実現に向け詳細な事業性調査や事業スキーム等の協議を開始すること等の内容を盛り込んだ覚書に署名した。また、11月、石井国土交通大臣はアーコム運輸大臣と会談し、南部経済回廊の鉄道施設の整備・改良、貨物鉄道輸送、人材育成等の内容を盛り込んだ覚書に署名した。

平成28年8月、石井国土交通大臣がタイに出張し、鉄道・都市開発・交通安全等分野についてアーコム運輸大臣と二国間会談を行った。また、バンコク～チェンマイ間の高速鉄道について、今後我が国の新幹線システムにより整備することを前提に、二国間の協力を具体化していくこと等を内容とする新たな鉄道協力覚書に署名した他、我が国鉄道事業者による初の車両・地上設備のトータルメンテナンス受注案件であるバンコクの都市鉄道パープルラインの開業式典に出席した。さらに、タイの交通安全に対する取組みに日本の知識と経験を活かして協力することに合意する覚書にも署名を行った。

平成29年5月、根本国土交通大臣政務官がタイに出張し、鉄道、交通安全、洪水対策、バス交通等の分野の政策課題について協議を行った。同年6月、ソムキット副首相、アーコム運輸大臣、アチャカ-科学技術大臣が訪日し、菅官房長官・石井大臣等出席の下、両国間の協力プロジェクトを推進するため第3回日タイハイレベル合同委員会を開催した。また、同委員会において石井大臣は、アーコム運輸大臣との間で鉄道分野の協力覚書を、アチャカ-科学技術大臣との間で電子基準点網構築に向けた協力覚書を締結した。同年12月、牧野国土交通副大臣がタイに出張し、主に鉄道・観光分野の発展等についてトップセールス及び政策協議を行った。さらに、バンコク～チェンマイ間高速鉄道事業性調査の最終報告書をアーコム運輸大臣に手交し、日本の新幹線システム導入に向け、今後、タイ政府内で早期に事業承認がなされるよう働きかけを行った。30年2月、建設リサイクル制度の整備普及を促進するため、再生アスファルトに関するセミナーを開催し、我が国の関連制度及び技術の紹介を行った。

平成30年4月及び10月、石井国土交通大臣は訪日中のアーコム運輸大臣と会談し、鉄道、都市開発、港湾、道路等の分野の政策課題について協議を行った。平成30年12月、タイ王国最大規模の工業団地(アマタナコン)における複合開発事業につき、JOINが支援決定(国土交通大臣認可)した。平成31年1月、我が国のメンテナンス技術の質の高さに関する理解を広めることを目的に、我が国の関連制度及び民間企業による技術の紹介するための「企業技術セミナー」を開催した。

③ ベトナム

平成 27 年 1 月、ベトナム建設省と、両国の建設分野及び都市開発分野における協力を強化することとし、包括的な協力覚書を署名した。また、日本において「第 4 回日ベトナム交通次官級会合」及び「第 8 回ベトナム高速道路セミナー」を開催し、ベトナムにおける、鉄道、港湾、空港、道路等の交通インフラプロジェクトについて、進捗状況を共有するとともに、課題を整理し、今後の協力の方向性を確認した。

平成 27 年 3 月、ベトナム測量・地図作成局と国土地理院との間で協力覚書を締結し、地理空間情報分野の技術協力を強化することとした。同年 6 月には、ベトナム建設省との間で、「第 1 回日ベトナム建設副大臣級会合」を開催し、都市開発、人材育成、品質管理に係る発表・討議を実施したほか、22 年に締結した下水道分野に関する協力覚書（26 年 3 月更新）に基づき、27 年 10 月に第 8 回政府間会議を開催するとともに、下水道推進工法の規格策定や下水道関連法制度整備及び管路更生工法の普及を支援した。さらに、同年 10 月、ホーチミン近郊のチーバイ港整備・運営事業につき、JOIN が支援決定した。同年 12 月には、防災協働対話の一環として、ベトナムとの官民ワークショップを開催した。28 年 3 月には、「第 9 回ベトナム高速道路セミナー」を開催し、我が国の道路技術を PR した。

平成 28 年 5 月、江島政務官が出席のもと日越建設副大臣級会合を東京にて開催し、建設マネジメント・下水道・人材育成をテーマに議論し、引き続き両国が建設分野における協力を推進していくことを確認した。同年 6 月、宮内政務官がベトナムを訪問し、都市開発、道路、下水道、鉄道、空港等のインフラ案件や人材育成等について、協力関係をさらに強化していくことを確認した。28 年 8 月には石井国土交通大臣がベトナムを訪問し、政府要人に対し、空港、都市開発、鉄道等のトップセールスを行うとともに、水防災と水資源の技術協力に関する新たな覚書の締結を行った。同年 9 月、建設関連分野における両国の相互理解の促進や我が国のプレゼンスの向上等を目的として、「第 6 回日本・ベトナム建設会議」を開催した。また、土地関連制度の整備・普及を支援するため、政策研究大学院大学と連携し、ベトナム政府職員への研修を実施した。同年 12 月には、農業農村開発省との防災協働対話の一環として、ベトナムとの官民ワークショップを開催し、両国の防災協力の強化に官民協働で取り組んだ。

平成 29 年 4 月、石井大臣は訪日中のタン ホーチミン市共産党委員会書記と会談を行い、ホーチミン市における地下街開発、鉄道、道路等のインフラ整備について意見交換を行った。同月、石井大臣は訪日中のズン計画投資大臣と会談を行い、ベトナムにおける空港、地下街開発、鉄道、道路、港湾、自動車等の分野について意見交換を行った。同年 6 月、大野国土交通大臣政務官及び森技監は訪日中のドン交通運輸副大臣とそれぞれ会談を行い、ベトナムにおける港湾、航空等の分野並びに道路分野について意見交換を行った。また、赤坂迎賓館において、安倍総理及びベトナム・フック首相の立ち会いの下、「港湾施設の国家技術基準策定における協力に係る覚書」、また、ベトナム国内の高速道路を対象とした PPP 事業の実現に向けてベトナム交通運輸省との間で「高速道路 PPP プロジェクトに関する協力に係る覚書」に署名した。年 7 月、奈良平国交審がベトナム・ハノイに出張し、日ベトナム交通次官級会合を開催した。同会合では、交通分野における両国の協力案件について、次官級による政策対話を行った。同年 10 月には、農業農村開発省との防災協働対話の一環として、ベトナムとの官民ワークショップを開催し、土砂災害分野において両国の防災協力の強化に官民協働で取り組んだ。同年 11 月、ベトナムでのネットワーク構築やベトナム進出に資する人材育成・確保の観点から、ベトナムの工科系大学生を対象とした合同就職説明会を開催した。同年 12 月、土地関連分野における両国間の協力関係を強化し、法制度の整備を支援するため、相互の知見・経験の共有や、ベトナムにおける我が国の土地評価に係る情報システムの導入に向けたパイロット事業の共同推進等を内容とする覚書を交換した。

また、土地関連制度の整備・普及を支援するため、政策研究大学院大学と連携し、ベトナム政府職員への研修を実施した。同年12月、牧野国土交通副大臣がベトナムに出張し、日本の質の高い交通インフラシステムの導入が検討されている協力事業の進展や観光分野の交流促進等についてトップセールスを行った。30年1月、秋本国土交通大臣政務官がベトナムに出張し、日ベトナム交通運輸技術連携セミナーへ参加した。同セミナーでは、日本のインフラの導入を促進するため、日本の交通分野のソフトインフラ（技術・基準、運営、人材等）を紹介し、日本の「質の高いインフラ」について理解を深めた。同月、「第10回ベトナム高速道路セミナー」を開催し、ベトナムにおける道路PPP事業に関する提案を含む日本の取組みや、ベトナムにおける制度等について、意見交換を実施した。

平成30年5月31日、ベトナム建設省及び天然資源環境省との間でそれぞれ協力覚書を締結。日越首脳会談に合わせ、両首脳立ち会いの下、石井国土交通大臣と、ハー建設大臣及びティン天然資源環境省次官の間で署名・交換式を実施した。平成30年5月及び8月、あきもと国土交通副大臣がベトナムを訪問し、鉄道、道路、航空、都市開発、住宅、下水道等の分野の政策課題について政府要人と協議を行った。また、5月のベトナム訪問時には「ラックフェン港コンテナターミナル」開業式典にも出席した。同年12月、石井国土交通大臣がベトナムに訪問し、ズン副首相及びテー交通運輸大臣との間で、鉄道、空港、港湾、道路、防災について政策協議を行ったほか、ベトナム交通運輸省との間で、海事分野及び航空分野に係る協力覚書を締結した。また、平成30年、ベトナムでのネットワーク構築やベトナム進出に資する人材育成・確保の観点から、ベトナムの工科系大学生を対象とした合同就職説明会（Job Fair）を9月にホーチミン、11月にハノイにおいて開催するとともに、同11月に「第7回日本・ベトナム建設会議」を開催し、我が国が提唱している「質の高いインフラ整備」等への理解促進を図った。31年3月、舗装分野の技術協力を促進するため「ベトナム高速道路セミナー・舗装研究部会」を開催し、日越から産官学の専門家が出席し、意見交換を行った。

④ フィリピン

平成30年4月から5月にかけて、石井国土交通大臣がフィリピンを訪問し、ツガデ運輸大臣とビリヤール公共事業道路大臣と会談を行い、鉄道、治水、道路分野等のトップセールスを行った。また、公共事業省との間で、「社会資本整備に関する協力覚書」を締結し、今後、同覚書に基づき両国の協力関係を一層強化していくことを確認した。

平成30年8月、不動産分野における相互理解の促進や我が国企業のプレゼンスの向上等を目的として、「日・フィリピン不動産開発投資セミナー」を開催し、両国不動産企業間のビジネスマッチングを行った。また、高橋国土交通大臣政務官（当時）とデル・ロザリオ住宅都市開発調整評議会（HUDCC）議長との政策協議において、我が国不動産企業の有する技術とノウハウによる質の高い不動産開発についてトップセールスを行うとともに、不動産分野における協力について意見交換を行った。

平成29年11月に貿易産業省と締結した建設人材の育成に関する覚書に基づき、我が国中堅・中小建設企業の海外展開の促進に向け、現地建設人材の育成を目的とした、パイロット事業を展開した。

平成30年4月から5月にかけて、石井国土交通大臣がフィリピンを訪問し、ツガデ運輸大臣とビリヤール公共事業道路大臣と会談を行い、鉄道、治水、道路分野等のトップセールスを行った。また、公共事業省との間で、「社会資本整備に関する協力覚書」を締結し、今後、同覚書に基づき両国の協力関係を一層強化していくことを確認した。平成30年8月、不動産分野における相互理解の促進や我が国企業のプレゼンスの向上等を目的として、「日・フィリピン不動産開発

投資セミナー」を開催し、両国不動産企業間のビジネスマッチングを行った。また、高橋国土交通大臣政務官（当時）とデル・ロザリオ住宅都市開発調整評議会（HUDCC）議長との政策協議において、我が国不動産企業の有する技術とノウハウによる質の高い不動産開発についてトップセールスを行うとともに、不動産分野における協力について意見交換を行った。平成 29 年 11 月に貿易産業省と締結した建設人材の育成に関する覚書に基づき、我が国中堅・中小建設企業の海外展開の促進に向け、現地建設人材の育成を目的とした、パイロット事業を展開した。

⑤ マレーシア・シンガポール

平成 27 年 5 月には、マレーシアのナジブ首相夫妻、リオ運輸大臣他が訪日し、首脳会談を実施するとともに、新幹線への乗車を体験した。また、同年 7 月には、マレーシアのハミド陸運公共交通委員会議長が訪日し、太田国土交通大臣から新幹線システムの導入に向けた働きかけを行った。そして、同年 11 月に石井国土交通大臣がマレーシアを訪問し、ナジブ首相・ハミド議長・リオ運輸大臣・ワヒド首相府大臣及びシンガポールのコー運輸大臣等と会談し、高速鉄道計画についてのトップセールスを実施した。

平成 28 年 4 月、山本国土交通副大臣がマレーシア・シンガポールを訪問し、両国政府要人に対して、マレーシア・シンガポール間高速鉄道計画への我が国の新幹線システムの導入に向けた働きかけを行ったほか、マレーシアにおいて、高速鉄道シンポジウムに出席した。同年 7 月、石井国土交通大臣がマレーシア・シンガポールを訪問し、改めて我が国の新幹線システムの導入に向けた働きかけを行ったほか、シンガポールにおいて、高速鉄道シンポジウム及び横浜港 LNG バンカリングミニセミナー in シンガポールに出席した。同年 8 月には、「日・マレーシア道路防災技術セミナー」を開催し、我が国の道路防災技術を PR した。また、同年 9 月にシンガポールのテオ首相府担当兼外務担当兼運輸担当上級國務大臣が訪日し、石井国土交通大臣から新幹線システムの導入に向けた働きかけを行った。同年 10 月にはシンガポールにおいて開催された国際的バンカリングカンファレンスに併せて、LNG バンカリング港湾の国際的なネットワークを構築することを目的とした「LNG を船舶燃料として開発するための協力に関する覚書」を 7 カ国 8 者の港湾当局との間で締結した。さらに同年 11 月には、マレーシア・シンガポール間高速鉄道のシンガポール側終端駅予定地であるジュロンレイク地区の都市計画マスタープラン策定業務及び都市開発における本邦企業の進出を支援することを目的に、「都市開発セミナー」を開催した。

平成 29 年 4 月、シンガポールにおいて「日シンガポール交通次官級会合」を開催した。本会合は、28 年 9 月に行われた日シンガポール首脳会談において、陸、海、空の運輸・インフラ分野での今後の両国間における協力を強化するため関係省庁次官級協議を開催することで一致したことを受けて初めて開催されたもので、会合では各交通分野において現在の取組状況や今後の協力の方向性等に関する意見交換を行った。29 年 4 月にシンガポール海事港湾庁との間で港湾分野における協力に関する覚書に署名を行った。覚書に基づき、同年 8 月に「シンガポール&日本港湾セミナー 2017」を開催し、「LNG バンカリングに関する日・シンガポール共同調査」を開始した。同年 5 月と 8 月には、石井国土交通大臣がマレーシア・シンガポールを訪問し、両国政府要人と、鉄道、都市開発等のインフラ・交通分野における協力や観光分野における二国間での連携について意見交換を行った。また 5 月にマレーシアで、8 月にはシンガポールで開催された高速鉄道シンポジウムに出席し、新幹線システムの導入がマレーシア・シンガポールの社会経済にもたらすメリット、人材育成・技術移転等の日本の協力の意義を訴えた。同年 12 月には、秋本国土交通大臣政務官がマレーシアを訪問し、デバマニ首相府副大臣とハミム天然資源・環境省副大臣と会談を行った。デバマニ副大臣との会談ではマレーシア・シンガポール高速鉄道計画に関するトップセールスを行うとともに、人材育成の実施等、引き続き両国において、新幹線システム

が導入されるよう協力関係を深めていくことを確認し、ハミム副大臣との会談では、マレーシアは、日本同様に洪水被害が多く発生していることから、水防災分野に関する両国の課題解決に向けて協力をを行うとともに、地理空間情報の高度な利用について、引き続き知見を共有していくことを確認した。

平成 30 年 8 月、高橋国土交通大臣政務官がマレーシアを訪問し、ダム再生や洪水予警報システム等の我が国の技術、インフラメンテナンス分野における我が国企業が有する高い技術・製品や我が国企業がマレーシアで取り組んでいる高速道路料金収受システムについてトップセールスを行うとともに、水防災・道路・防災分野における協力について意見交換を行った。併せて、我が国の道路維持管理及び水防災対策の取組み状況・技術等をマレーシアの行政機関、大学関係者等に紹介することを目的に「日・マレーシア道路維持管理・防災技術セミナー」を開催した。

平成 30 年 5 月、石井国土交通大臣がシンガポールを訪問し、コーインフラ統括兼運輸大臣と会談を行い、シンガポール・クアラルンプール間を結ぶ高速鉄道プロジェクトを中心に港湾・航空分野等における協力について幅広く意見交換を行った。

平成 31 年 3 月、東京において「第 2 回日シンガポール交通次官級会合」を開催し、両国における鉄道、港湾、航空等の交通分野の現在の取組み状況や今後の協力の方向性等に関する意見交換を行い、今後も各分野において両国間で緊密に連携を図っていくことを確認した。

⑥ ミャンマー

平成 26 年 6 月、ミャンマーにおいて「第 2 回日ミャンマー交通次官級会合」及び「第 2 回日ミャンマー陸上輸送分野高級実務者会合」を開催し、同国における鉄道、自動車、海事、港湾、航空及び気象の各交通インフラプロジェクトについて、事業の進捗等最新の状況を共有するとともに、両国で緊密な協力及び連携を図っていくことを確認した。

さらに、27 年 1 月にはミャンマーにおいて「第 2 回日ミャンマー建設次官級会合」を開催し、道路、都市、建築住宅及び建設産業に係る、両国の取組みや課題、技術等に関する情報交換を行った。

平成 28 年 1 月には、「第 3 回日ミャンマー建設次官級会合」を開催し、道路、都市、建築住宅及び建設産業に係る、両国の取組みや課題、技術等に関する情報交換を行った。あわせて、ミャンマー国建設省と、住宅都市政策に関する包括的な協力覚書に署名した。平成 28 年 6 月には、ミャンマーにて「日ミャンマー交通次官級会合」を開催し、鉄道、航空、港湾等の交通分野における両国の取組みや課題、技術等に関する情報共有・意見交換を行った。また、同年 10 月、運輸・通信大臣を日本に招聘し、石井国土交通大臣とタン・ズィン・マウン運輸・通信大臣との間で交通分野に係る協力覚書を締結した。同年 7 月、ヤンゴン中央駅近傍においてランドマークとなる複合施設の建設・運営を行う都市開発事業につき、JOIN が支援決定（国土交通大臣認可）した。同年 8 月、建設大臣を日本に招聘し、石井国土交通大臣との会談を実施したほか、今後のインフラプロジェクト形成にむけた現地視察、民間企業との意見交換を実施した。同年 9 月には建設分野に係る具体的且つ緊要性の高い問題について実務的な協議を行う「日緬建設円卓会議」の開催を支援した。また、同年 12 月、ヤンゴン地域の都市交通に関する課題のうち、交通渋滞緩和・交通安全対策・水上交通の活用といった喫緊の課題に関し、今後 1 年以内及び 3 年以内に取り組むべき事項をアクションプランとして取りまとめた。さらに同月、石井国土交通大臣がミャンマーを訪問し、政府要人に対して空港、道路・橋梁、鉄道、都市開発等のトップセールスを行うとともに、ウィン・カイン建設大臣との間で住宅・都市分野に関する協力覚書の更新を行い、住宅金融に係わる支援を明確化した。また、同月、建築物耐震化セミナーをヤンゴンにおいて実施した。29 年 2 月、農業・畜産・灌漑省、運輸・通信省、社会福祉・救済復興省との間で防災

協働対話を実施し、両国の防災政策に関する協力について意見交換を実施した。さらに同年3月、「第4回日緬建設次官級会合」を開催し、道路、建設産業、都市開発、住宅に関する政策対話を行った。同月、ヤンゴン市外環状道路（東側区間）における案件発掘・形成調査の報告書とりまとめを行い、カウンターパートへの報告を行った。

平成29年7月、ヤンゴン市中心部における複合施設の建設・運営を行う都市開発事業につき、JOINが支援決定（国土交通大臣認可）した。同年10月、奈良平国交審がミャンマー・ネピドーに出張し、日ミャンマー交通次官級会合を開催した。同会合では、交通分野における両国の協力案件について政策対話を行った。同年11月、牧野副大臣は訪日中のチョウ・ミョー運輸通信副大臣と会談し、ミャンマーにおける鉄道、空港分野のプロジェクトや、ヤンゴンの交通渋滞・交通安全対策について意見交換を行った。同月、28年の両国間の住宅・都市分野に関する協力覚書を踏まえ、住宅金融に関わる支援を行い、円借款「住宅金融拡充事業」の事前通報が行われた。同年12月、石井国土交通大臣がミャンマー・ヤンゴンに出張し、第3回アジア・太平洋水サミットに出席した。オープニングセレモニーの他、水と災害、水循環、下水道に関する3つのテーマ別セッションでスピーチを行い、我が国の水問題に対処してきた経験を各国に伝え、日本の存在感を示すとともに、インフラシステム海外展開に貢献するため、水問題解決の我が国の技術をアピールした。30年1月、農業・畜産・灌漑省、運輸・通信省、社会福祉・救済復興省との間で防災協働対話を実施し、両国の防災政策に関する協力について意見交換を実施した。同年3月、建設分野に係る具体的且つ緊要性の高い問題について実務的な協議を行う「第3回日緬建設円卓会議」の開催を支援した。また、土地関連制度の整備・普及を支援するため、政策研究大学

院大学と連携し、ミャンマー政府職員への研修を実施した。同年3月、「第5回日緬建設次官級会合」を開催し、道路、建設産業、都市開発、住宅に関する政策対話を行った。

平成30年4月、あきもと国土交通副大臣がミャンマーを訪問し、港湾関連の行政手続きを電子的に一元化する「港湾EDIシステム」の完成式典に出席したほか、政府要人とインフラ・交通分野における政策課題について協議を行った。同年12月、篠原国土交通審議官がミャンマーを訪問し、「第5回日ミャンマー交通次官級会合」において航空、鉄道、自動車、港湾の交通分野に関する協力案件について政策対話を行ったほか、「ティラワ港コンテナターミナル」竣工式典に出席した。平成31年2月、菊地技監がミャンマーを訪問し、「第6回日ミャンマー建設次官級会合」において道路、建設産業、住宅・建築、都市開発の各分野における両国の協力関係を深化したほか、「バゴ橋」着工式典に出席した。

⑦ カンボジア

平成27年6月及び11月、新興国における建設・不動産企業のビジネス環境の整備のため、日本の関連制度・事例の紹介等を目的として、カンボジアにおいて政府間対話を開催した。同年6月には、カンボジアからの要請による「公営住宅セミナー」を開催し、JICA国別研修の実施に向けた調整を実施した。同年8月には、都市交通システムの海外展開を推進するため、カンボジアにおいて「都市交通セミナー」を開催したほか、同年12月には、日本の高速道路の経験・技術を紹介する「日・カンボジア高速道路セミナー」を開催した。また、カンボジアから要請のあったJICA「車両登録・車検制度の行政制度改革プロジェクト」の実施に向けた27年度の詳細計画策定調査に参加した。

平成28年6月には、宮内政務官がカンボジアを訪問し、政府要人に対して道路・橋梁、自動車、港湾、下水道分野等のトップセールスを行った。同年8月より、JICAによる「車両登録・車検制度の行政制度改革プロジェクト」（3年計画）が開始され、国土交通省からも専門家を1名派遣するなど、積極的に技術支援を行っている。また、同月より、カンボジアからの要請に基づ

く JICA による国別研修「住宅政策」(3 年計画) が開始され、本邦研修(8 月) 及び現地セミナー(12 月) が行われた。29 年 1 月、チア・ソパラ上級大臣兼国土整備・都市化・建設大臣を日本に招聘し、石井国土交通大臣との会談と、両省の包括的な協力覚書の締結を実施したほか、今後のインフラプロジェクト形成に向けた現地視察を実施した。同年 2 月、公共事業運輸省長官が訪日し、末松副大臣との会談と、両省の下水道分野に関する協力覚書の締結を実施した。

平成 29 年 5 月、石井国土交通大臣がカンボジアを訪問し、道路、港湾、自動車、都市開発、下水道、観光交流等のインフラ・交通・観光分野の協力について、政府要人へのトップセールス・意見交換を行った。同年 6 月カンボジアからの要請に基づき平成 28 年に開始された JICA による国別研修「住宅政策」(3 年計画) による本邦研修を行い、同年 12 月には現地セミナーが行われた。同年 8 月、カンボジアのフン・セン首相が訪日した際に、ゆりかもめを視察し、日本の新交通システムの技術についてトップセールスを行った。新交通システムに関しては、同年 11 月、公共事業運輸大臣が訪日した際に、横浜シーサイドラインを視察した。同年 8 月より、同年 1 月に国土整備・都市化・建設省と締結した協力覚書に基づき、4 回に渡り専門家を派遣し、建設法案の起草支援を実施した。同年 11 月、スン・チャントール公共事業運輸大臣が訪日した際、石井国土交通大臣との大臣会談において、道路、港湾、自動車、都市開発、下水道等のトップセールスを行った。また、南部経済回廊の中心にあるカンボジア周辺の物流事業への日本企業の参画を促進するため、物流をテーマとした国際物流セミナーを開催した。

平成 29 年 1 月に国土整備・都市化・建設省と締結した協力覚書に基づき、4 回に渡り専門家を派遣するなど、建設法案及び関連政令の起草支援を実施した。同年 31 年 2 月、現地において事業を行いやすいビジネス環境の整備を図ることを目的とし、カンボジア国土整備・都市化・建設省との間で「カンボジア都市開発・不動産開発プラットフォーム」を設立し、第一回会合を開催した。

⑧ ラオス

平成 26 年 10 月、太田国土交通大臣は、日本において公共事業運輸大臣との会談を行い、交通分野における協力関係に関する協力覚書の署名を行った。会談では、ラオスの交通インフラ等の整備に関して意見交換を行うとともに、署名された覚書に基づいて協力関係を一層強化することと一致した。

平成 29 年 4 月、根本国土交通大臣政務官がラオスに出張し、航空、道路、建設産業、物流等の分野の政策課題について政府要人と政策協議を行った。また、我が国の支援により整備された気象水文システムの引渡式に列席した。同年 7 月、ブンチャン公共事業運輸大臣が訪日し、ラオスにおける航空、道路、建設分野のインフラ整備や人材育成について意見交換を行った。

b. 南アジア

① インド

平成 26 年 11 月、両国における都市の更なる経済的・社会的な成長・発展に大きく貢献することを目的として「第 8 回都市開発に関する日印交流会議」をインドにおいて開催し、都市交通、都市開発及び水環境分野における情報及び意見交換を実施した。

平成 27 年 10 月、官民が連携した鉄道セミナーを開催し、同年 12 月には、総理訪印時に日印共同声明「日印ビジョン 2025」が両国間で合意されるとともに、「高速鉄道に関する日本国政府とインド共和国政府との間の協力覚書」、「鉄道分野における技術面での協力に関する日本国国土交通省とインド共和国鉄道省との間の協力覚書」が締結され、ムンバイ～アーメダバード間に新幹線技術を導入することにつきインド政府と合意した。また、同年 5 月に「第 2 回日印道路交

流会議」を開催し、山岳道路に関する政策・技術を議論した。

平成 28 年 7 月に「第 9 回都市開発に関する日印交流会議」を開催し、都市交通、都市開発、水環境分野における情報提供及び意見交換を実施した。同年 11 月に訪日中のモディ首相と日印首脳会談が行われ、新幹線システムのトータルパッケージにより整備されることが決まった初のプロジェクトであるムンバイ～アーメダバード間高速鉄道について 2023 年の開業を目指すことが公表されるとともに、新幹線車両工場の視察が行われた。また、同年 10 月に「第 3 回日印道路交流会議」を開催し、山岳地域における道路整備、橋梁技術、ITS・交通安全政策について議論した。

平成 29 年 9 月の総理訪印に際し、ムンバイ～アーメダバード間高速鉄道事業起工式典を開催し、第 1 回目となる円借款（1,000 億円）に関する書簡の交換を行った。同年 10 月、「建築物免震・制震技術普及ワークショップ」の開催を支援し、免震・制震技術をはじめとする我が国の建築物耐震技術についての理解の促進を図った。同年 11 月に「第 4 回日印道路交流会議」を開催し、山岳地域における災害復旧・復興対策や橋梁技術、ITS 施策、高速道路における休憩施設の展開等について、意見交換を実施した。また、同年 12 月には、「第 10 回都市開発に関する日印交流会議」を開催し、都市交通、都市開発、水環境分野における情報提供及び意見交換を実施した。また、インドの既設有料道路を管理・運営する企業の株式の一部を取得し、有料道路運営に参画する事業について、JOIN が支援決定（国土交通大臣認可）した。さらに、同月、石井国土交通大臣はインドを訪問し、ゴヤル鉄道・石炭大臣をはじめとする政府要人等と会談し、高速鉄道等の鉄道案件、高速鉄道駅周辺の都市開発、道路等のインフラ・交通分野における協力について意見交換を行った。

平成 30 年 5 月、秋本国土交通大臣政務官はインドを訪問し、政府要人等と会談し、高速鉄道をはじめとする鉄道案件、高速鉄道の駅周辺整備等のインフラ・交通分野における協力について意見交換を行った。さらに、同年 10 月の日印首脳会談において、ムンバイ・アーメダバード間高速鉄道事業の円借款供与（第二期、1,500 億円）に関する書簡の交換を行った。同年 11 月に「第 5 回日印道路交流会議」を開催し、高速道路運営・維持管理、山岳道路、橋梁の老朽化対策等について、意見交換を実施した。平成 31 年 3 月、インドにおける駅周辺整備に関する検討を加速させることを目的に、政府関係者を対象とした駅周辺整備セミナーを開催した。

② スリランカ

平成 28 年 6 月、「メガポリス西部開発構想計画」の推進に当たり、日本の技術・ノウハウ・経験を役立てることを目的として、「日・スリランカ建設産業ラウンドテーブル」を開催した。

平成 29 年 12 月、石井国土交通大臣はスリランカを訪問し、政府要人との水害・土砂災害対策、下水道整備、気象等の分野における協力について意見交換を実施した。平成 30 年 2 月、同国における不動産開発分野の協力関係の構築や同国における投資促進の諸課題について意見交換を行うことを目的に「日・スリランカ不動産開発セミナー」を開催した。

③ バングラデシュ

平成 29 年 6 月、PPP 庁との間で、特定の PPP プロジェクトについて、我が国企業が競争入札を経ずに優先的に交渉権を得られるとする枠組を構築する覚書を締結し、同年 8 月、具体的なプロジェクトの形成に向け「日バングラデシュ PPP 協議会」を立ち上げるとともに、同年 12 月には、同国の関係省庁との間で「第 1 回日バングラデシュ・ジョイント PPP プラットフォーム会合」を開催した。

PPP 庁との間で第 2 回日バングラデシュ・ジョイント PPP プラットフォーム会合を平成 30

年6月に東京で、第3回を平成31年3月にバングラデシュにおいて開催し、両国の政府間協力のもとで実施するPPP事業の形成に向けた意見交換を行った。

c. ロシア

国土交通省とロシア運輸省との間で署名した運輸分野における協力覚書を踏まえ、北極海航路の通航安全対策等について、「日露運輸作業部会」等の場を活用して意見交換を実施した。同国の都市環境問題に関しては、「日露都市環境問題作業部会」を通じて協力を進め、26年12月には、作業部会の総括会合及び分科会が民間企業等の参画を得て開催された。また、作業部会の日本側推進母体である「日露都市環境協議会」も順調に参加企業を増やし、27年3月のモスクワでの国土交通省・JETRO 共催セミナーには多数の日本企業の参加があった。

国土交通省とロシア運輸省との間で署名した運輸分野における協力覚書を踏まえ、ロシアにおける鉄道をはじめとする運輸インフラの改善・近代化や北極海航路の通航安全対策等について、平成27年11月に日露運輸作業部会第2回次官級会合を開催し、意見交換を実施した。同国の都市環境問題に関しては、「日露都市環境問題作業部会」を通じて協力を進めており、同年6月に第3回総括会合、12月に第4回総括会合を開催し、両国で合意した「フラッグシップ事業」等について共同で支援していくこととした。また、都市開発事業に関する情報共有と日露企業のマッチングを行う場として「日露都市開発プラットフォーム」を設置した。

政府全体の方針である「ロシアの生活環境大国、産業・経済の革新のための協力プラン」に基づき、都市環境、交通インフラ分野での協力を進展させた。同国の都市環境分野では、8項目からなる「協力プラン」のうち、「快適・清潔で住みやすく、活動しやすい都市作り」の具体化に向け、「日露都市環境問題作業部会」を通じて協力を進めており、平成28年5月に第5回総括会合、11月に第6回総括会合を開催し、都市環境整備基準の策定やヴォロネジ市、ウラジオストク市をモデル都市としたパイロット事業等の取組みを進めた。また、同年8月には日露運輸作業部会第3回次官級会合を開催し、鉄道・港湾・航空等の分野における意見交換を実施した。さらに同月にロシア運輸省との間で署名した港湾分野における覚書に基づき、同年12月には日露港湾当局間会合及び官民セミナーを開催した。

平成29年9月に開催された東方経済フォーラムにおいても、両首脳の間で「協力プラン」の具体化をさらに進めていくことで一致した。同国の都市環境分野では、8項目からなる「協力プラン」のうち、「快適・清潔で住みやすく、活動しやすい都市作り」の具体化に向け、「日露都市環境問題作業部会」を通じて協力を進めており、同年3月に第7回総括会合、8月に第8回総括会合を開催した。モデル都市であるヴォロネジ市では、都市開発のパイロット事業が完了し、ウラジオストク市では、我が国側でとりまとめた都市開発コンセプトを12月にロシア側に提示した。また、29年8月には日露運輸作業部会第4回次官級会合を開催し、鉄道・港湾・航空等の分野における意見交換を実施した。さらに、同年4月に第2回日露港湾当局間会合を、同年8月に第4回鉄道専門家会合を開催し、専門家間で意見交換を行った。

平成30年9月に開催された東方経済フォーラムにおいても、両首脳の間で「協力プラン」の具体化をさらに進め互恵的な日露経済関係を発展させていくことで一致した。「快適・清潔で住みやすく、活動しやすい都市作り」の具体化に向け、「日露都市環境問題作業部会」を通じて協力を進め、同年5月にスマートシティ形成に向けた協力覚書に署名し、5月に第9回総括会合、8月に第10回総括会合を開催した。同年11月に、モデル都市であるヴォロネジ市、ウラジオストク市での取組みの深化と日露協力の更なる推進を目指し、モスクワにてジャパンスmartシティフォーラムを開催した。

30年4月には日露運輸作業部会第5回次官級会合を開催し、鉄道・港湾・航空等の分野にお

ける意見交換を実施した。さらに、同年4月に第3回日露港湾当局間会合及び第5回鉄道専門家会合を開催し、専門家間で意見交換を行った。

d. 米国

平成27年4月、カリフォルニア州において官民が連携した鉄道セミナーを開催し州知事に新幹線シミュレーターを体験してもらったほか、同年11月にはテキサス州のダラス～ヒューストン間で建設が進められている高速鉄道事業につき、JOINが支援決定した。同月には、米国フォックス運輸長官が来日しリニア試乗を行うとともに日米鉄道協力会議を立ち上げが合意され、米国内においてもメリーランド州によるMDP (Maglev Deployment Program) 補助金申請が連邦政府に認可される等、米国内における高速鉄道計画に関する取組みが進展した。

また、28年3月、米国政府・企業等と連携したインフラ分野での第3国展開等を促進するため、フィリピンにおいてインフラセミナーを開催した。平成28年6月、ロービー連邦鉄道監督局長官補等が訪日し、第1回日米鉄道協力会議を開催し、高速鉄道の整備の在り方等について議論を行った。8月には、日本国政府とメリーランド州との間で協力覚書を締結し、マグレブ分野等における協力を確認した。9月には、G7交通大臣会合のため訪日したフォックス運輸長官と石井国土交通大臣が会談し、マグレブ、高速鉄道計画について、具体的なプロジェクトの進展に向けて協力関係を強化していくことを確認した。

米国とは平成29年4月に立ち上げられた日米経済対話に加え、30年9月の日米首脳会談においては、日米物品貿易協定の交渉開始に合意するなど、様々な分野で関係が強化された。日米協力の象徴的なプロジェクトであるテキサス高速鉄道の実現に向けた連携や高齢者の住まいに関する日米共同研究等、交通インフラ分野での取組は、日米経済対話全体の動きを牽引した。まず、同年6月、イタリア・カリアリで開催されたG7交通大臣会合の際に、石井国土交通大臣とチャオ運輸長官が交通インフラ分野での幅広い連携を強化することを確認し、10月には、国土交通省と米国運輸省との間で協力覚書に署名した。この覚書に基づく協力の第一歩として、平成30年1月、米国ワシントンD.C.において「日米インフラフォーラム」を開催した。同フォーラムにおいては、石井国土交通大臣とチャオ運輸長官による基調講演のほか、PPPとインフラメンテナンスについてパネルディスカッションやセミナーを行い、両国の経験や最新の技術を共有した。日米の民間企業など120団体230名が参加し、国を超えたネットワークを構築する機会となった。さらに同年11月には、米国インディアナ州において「第2回日米インフラフォーラム」を開催し、具体の案件形成に向けたマッチングの場を提供した。本フォーラムでは、日本側から、日本企業が有する知見・ノウハウを紹介し、これらが米国のインフラプロジェクトの推進に貢献できることを説明した。一方、米国側からは、インディアナ州のPPP制度や今後計画されているプロジェクト等の説明が行われるとともに、日本への期待が示された。

e. 東アジア

① 中国

平成29年6月、東京において、運輸分野における共通課題について日中間で討議する次官級政策対話「第9回日中運輸ハイレベル協議」を開催した。①日中両国の自動運転等のスマート交通技術の開発状況、②日中韓物流大臣会合で合意された行動計画の進捗状況や環境に配慮した物流の取組み、③日中両国の都市間交通の総合発展の実現に向けた取組等について意見交換を行うとともに、今後も運輸分野における両国間の協力を進展させることで合意した。

平成30年7月、秋本国土交通大臣政務官は韓国で開催された「第7回日中韓物流大臣会合」に出席し、シャースの相互通行の拡大、北東アジア物流情報サービスネットワーク (NEAL-NET)

の日中韓における対象港湾の拡大や ASEAN 諸国等への拡大に向けた検討等、日中韓 3 国間の物流分野における協力の推進について合意した。

中国については、日中間におけるインフラ整備に関する第三国連携の動きが出てきており、平成 30 年 9 月に「日中民間ビジネスの第三国展開推進に関する委員会」が、10 月に「日中第三国市場協力フォーラム」が開催された。こうした動きを踏まえ、第三国での日中の連携に取り組んでいくこととした。

② 韓国

平成 27 年 3 月、韓国において「第 10 回日韓運輸ハイレベル協議」を開催し、交通系 IC カードやタクシーサービス、宅配事業等について、両国における取組事例に関する情報交換を行うとともに、両間で交通分野における協力を継続することで一致した。

③ モンゴル

平成 26 年 4 月、太田国土交通大臣はモンゴルにおいて、同国の発展に必要となるインフラ整備支援について道路・運輸大臣及び建設・都市計画大臣と会談を行うとともに、両国の協力を推進する体制を強化するための覚書を署名した。

f. 中東

・トルコ

防災協働対話の一環として、平成 27 年 5 月に日本・トルコ防災協働技術フェアを開催し、両国の民間企業が防災技術を展示・発表した。また、28 年 1 月には、トルコにおける橋梁プロジェクトの実施に向けた日本の橋梁技術の PR 等を図る「日・トルコ橋梁技術セミナー」を開催した。さらに、同年 3 月には「日・トルコ耐震建築セミナー」を開催し、免震・制振構造技術の普及を図った。

また、29 年 1 月に石井国土交通大臣及び田中国土交通副大臣がトルコを訪問し、エルドアン大統領・ユルドゥルム首相・アルスラン運輸海事通信大臣及びジョシュクンユレック運輸海事通信副大臣と会談し、世界で最も長い中央径間となる橋梁建設を含むチャナッカレ海峡大橋プロジェクトについてのトップセールスを実施した。

平成 30 年 3 月、日本企業とトルコ企業が連携した第三国への展開を支援するため、トルコ経済省と共同で「第 4 回 日本・トルコ建設産業会議」を開催し、両国企業が連携したアフリカ、中東、中央アジア等における事業展開に向けたビジネスマッチング等を実施した。

平成 30 年 12 月、阿達国土交通大臣政務官がトルコを訪問し、防災分野における両国の協力関係をより一層強化していくことを確認したほか、日本企業が有する地震防災や橋梁の技術についてトップセールス、令和元年 10 月開催の「G20 観光大臣会合」への出席要請などを行った。併せて、地震対策・防災分野における日・トルコの連携を深めていくとともに、日本企業の免震・耐震技術のトルコへの展開を後押しすることを目的に「日・トルコ防災セミナー」を開催した。

平成 30 年 3 月に経済省（当時）と締結した第三国における建設分野に関する協力覚書に基づき、平成 31 年 1 月、タンザニアにて「第 2 回 日・タンザニア官民インフラ会議」、ケニアにて「質の高いインフラセミナー」を開催した際に、日本及び開催国の政府・民間企業に加え、トルコ政府や建設企業等も参加し、日本・トルコの効果的な連携等について紹介を行うとともに企業間の関係構築を図った。

① クウェート

平成 26 年 10 月、太田国土交通大臣は来日した計画開発担当大臣と、クウェート国の今後の開

発計画について意見交換を行うとともに、交通分野（技術協力等）及び公共事業分野（インフラ分野の情報交換等）に係る協力覚書に署名した。

② イラン

平成 28 年 1 月に経済制裁が解除されたことを受け、7 月には日イラン交通次官級会合を開催し、交通分野のインフラプロジェクトについて情報共有、意見交換を実施し、協力覚書に署名した。

③ サウジアラビア

平成 29 年 7 月にサウジアラビアのトワイジリ経済企画副大臣が訪日した際に、防災センターの視察を実施し、根本国土交通大臣政務官から国土交通省における防災の取組についてのトップセールスを行った。平成 30 年 8 月、サウジアラビアにおける公共交通インフラ整備への日本企業参入を促すべく、国土交通省、運輸省との間で、交通分野における協力覚書を締結した。

④ カタール

平成 31 年 1 月、カタールのタミーム首長が訪日した際、同国における公共交通インフラ整備への日本企業参入を促すべく、国土交通省、運輸・通信省との間で、交通分野における協力覚書を締結した。

⑤ イスラエル

平成 29 年 10 月、イスラエルのカツツ運輸・道路安全大臣が訪日した際、同国における公共交通インフラ整備への日本企業参入を促すべく、国土交通省、運輸・道路安全省との間で、交通分野における協力覚書を締結した。

g. その他地域

① 中央アジア

平成 27 年 10 月の総理の中央アジア地域訪問の前後、同年 9 月にウズベキスタンにおいて、同年 11 月にカザフスタンにおいて「官民インフラ会議」を開催し、中央アジア地域を対象に、「質の高いインフラ投資」の理解を促進するとともに、我が国インフラ関連企業による現地進出や事業展開を支援する取組みを進めた。また、同月、石井国土交通大臣は、カザフスタン投資発展省との交通分野全般にわたるインフラ整備、技術協力、民間ビジネスの促進を目的とした協力覚書に署名した。

29 年 1 月には田中副大臣がジョージアを訪問し、交通インフラ分野における協力関係について政策協議等を実施した。平成 27 年 10 月の総理の中央アジア地域訪問のフォローアップとして、29 年 7 月、ウズベキスタンにてセミナーを開催し、「質の高いインフラ」に資する日本企業の技術を紹介した。また、同年 9 月、東京にて「第 2 回日・キルギス官民インフラ会議」を開催し、牧野副大臣とオロゾベコフ・キルギス投資・輸出促進庁長官の間で、インフラ分野における協力関係を継続するための覚書を署名した。

② 中南米

日メキシコ間の交通分野における協力を促進するため、日本の技術の提供や両国の経験の共有を内容とする覚書を平成 26 年 7 月に署名した。平成 27 年 12 月、ブラジルの 3 都市（リオデジャネイロ、サンパウロ、ゴイアニア）における都市鉄道整備・運営事業につき、JOIN が支援決定した。

平成 28 年 4 月にバレーラ・パナマ共和国大統領が訪日した際に、多摩都市モノレールでの視察を実施し日本のモノレール技術のセールスを実施した。同年 9 月には大野政務官がペルー共和国とコロンビア共和国を訪問し、両国の都市交通整備や、コロンビアの港湾マスタープラン策定

について、具体的な協力の進め方を議論した。また、同月の総理のキューバ訪問を受けて、29年2月にはキューバで「官民インフラ会議」を開催し、「質の高いインフラ投資」の理解促進を図るとともに、我が国インフラ関連企業による現地進出や事業展開を支援した。

平成29年7月、田中国土交通副大臣は、メキシコ、ペルー、アルゼンチン及びブラジルを訪問し、各国政府や州の要人に対し、インフラ・交通分野のトップセールスを実施した。同年10月、コロンビア共和国のグティエレス・メデジン市長が訪日した際に、都市交通や都市開発の事例を視察し、高橋国土交通大臣政務官との面談により、日本の都市開発及び都市交通技術のセールスを実施した。30年1月、あきもと国土交通副大臣は、パナマ共和国とコロンビア共和国を訪問し、パナマでの海事政策対話への出席や、コロンビア政府要人への鉄道、港湾分野におけるトップセールスを実施した。同年2月には、都市交通システムの海外展開を推進するため、メデジン市において「都市交通セミナー」を開催した。同年3月、秋本国土交通政務官は、ブラジル連邦共和国とペルー共和国を訪問し、ブラジルでは第8回世界水フォーラムに出席した。閣僚級会議では、水防災意識社会の重要性、水循環の取組等、世界の国々の持続可能な発展に貢献できる日本の取組を発信した。取りまとめられた閣僚宣言文においては、水循環の視点の重要性等が認識され、災害対策に対する十分な財源の確保等が盛り込まれた。また、ペルーでは都市交通分野におけるトップセールスを実施した。

平成30年8月、築国土交通大臣政務官は、パナマとメキシコを訪問し、政府要人等と会談を行うとともに、メキシコで訪日観光PRイベントに出席し、現地日系人団体幹部等との意見交換を行った。同年10月、石井大臣は、ペルーのトルヒーヨ運輸通信大臣による表敬を受け、同国の都市交通分野のトップセールスを行うとともに、同国における公共交通インフラ整備への日本企業参入を促すべく、国土交通省、運輸通信省との間で、交通分野における協力覚書を締結した。平成31年3月、ペルー共和国からの要請に基づき、JICA調査団により都市交通計画・耐震基準に関する情報提供及び意見交換を行った。

③ アフリカ

平成28年夏のTICAD VI開催を睨み、27年7月にエチオピア及びケニアにおいて、28年1月にモザンビーク及びタンザニアにおいて「官民インフラ会議」を開催し、「質の高いインフラ投資」の理解を促進するとともに我が国インフラ関連企業による現地進出や事業展開を支援する取組みを進めた。TICAD VIにあわせて平成28年8月開催した「日・アフリカ官民インフラ会議」の際に採択された閣僚宣言を踏まえ、我が国の「質の高いインフラ」を支える技術や経験等についてアフリカ各国に対して積極的に情報発信するとともに、相手国との官民双方の関係構築を図ることを目的に「アフリカ・インフラ協議会」(JAIDA)を発足した。

29年1月にはJAIDAを同行し、今までアフリカ6カ国(ケニア、エチオピア、モザンビーク、タンザニア、コートジボワール、ナイジェリア)で開催してきた「官民インフラ会議」をウガンダ、ザンビアで開催するとともに、同会議で構築された良好な関係を継続し、関係者による定期的な意見交換の場となる「質の高いインフラ対話」(QID)を立ち上げることで相手国と合意した。同年2月、都市交通システムの海外展開を推進するため、ケニア国モンバサにおいて「都市交通セミナー」を開催した。

29年度は、これまでアフリカ8カ国(ケニア、エチオピア、モザンビーク、タンザニア、コートジボワール、ナイジェリア、ウガンダ、ザンビア)で開催してきた「官民インフラ会議」(閣僚級)を新たにガーナ、マダガスカル、セネガルで開催するとともに、同会議で構築された良好な関係を継続し、関係者による定期的な意見交換の場となる「質の高いインフラ対話」(QID)を立ち上げることで相手国と合意した。さらに、東京にてウガンダと第2回「官民インフラ会議」、

ザンビア、マダガスカルと「質の高いインフラ対話」(QID)を開催した。

30年度は、これまでアフリカ11カ国(ケニア、エチオピア、モザンビーク、タンザニア、コートジボワール、ナイジェリア、ウガンダ、ザンビア、ガーナ、マダガスカル、セネガル)で開催してきた「官民インフラ会議」(閣僚級)で構築された良好な関係を継続するため、タンザニアにて「第2回日・タンザニア官民インフラ会議」を開催した。さらに、30年5月、高橋国土交通大臣政務官は、南アフリカを訪問し、「日アフリカ官民経済フォーラム」に出席するとともに、同フォーラムに参加したアフリカ各国の政府要人に対し、インフラ分野におけるトップセールスを実施した。同年9月、あきもと国土交通副大臣は、ナイジェリアを訪問し、同国政府要人との間で「質の高いインフラ投資」の推進協力に係る覚書を締結した。

④ オーストラリア

平成27年12月の日豪首脳会談における共同声明において「都市交通と高速鉄道に関するものを含む定期的ハイレベル会合の立ち上げ」が発表されたことを受けて、28年11月、国土交通省において「第1回日豪交通次官級会合」を開催した。国土交通省と豪州インフラ・地域開発省及び州政府との間で、都市鉄道や高速鉄道整備の在り方、公共交通の利用促進策、公共交通指向型開発などの共通課題について意見交換を行った。

6. 国際標準化に向けた取組み(H13白書～)

6. 1 自動車基準・認証制度の国際化

世界各国は、自動車の安全確保、公害防止のため、各国の道路交通環境に応じ自動車基準・認証制度を設けており、船舶や民間航空機のような世界共通の基準は存在していなかった。しかし、自動車及びその部品の国際流通の進展や自動車産業のグローバル化に伴い国際的な基準の調和や認証の相互承認の拡大が強く求められており、その一層の推進を図る必要があった。

国土交通省は、「車両等の世界的技術規則協定(略称)」の執行委員会の副議長や、車両カテゴリー一等の世界共通定義を策定するための専門家会合の議長を務めたほか、世界統一基準の提案を積極的に行った。また、我が国は、国連の「車両等の型式認定相互承認協定」(注1)に基づく規則(自動車の装置ごとの基準)を段階的に採択し、平成15年時点で24規則を採択した。

こうした活動にアジア諸国の参加促進を支援していくことも非常に重要であり、平成22年11月に第8回日ASEAN交通大臣会合で承認された日ASEAN自動車基準・認証制度に関する協力プログラムや23年1月に東京で開催された自動車の安全性及び環境性能の向上に関する官民フォーラム等の枠組みを通じ、アジア諸国との連携を一層強化していった。

国際調和の推進は、政府の「新成長戦略」及び国土交通省成長戦略においても成長戦略の一つとして位置付けられており、22年11月には、官民で構成する「第1回自動車基準認証国際化ハイレベル会議」を開催した。今後、電気自動車を始めとする革新的自動車技術に関連する基準や車両型式認証相互承認制度等の国際的な取組みに関し行動計画を策定することとした。

平成23年6月には、官民の代表者からなる「自動車基準認証国際化ハイレベル会議」において「自動車基準認証国際化行動計画」が取りまとめられた。この中では、①日本の技術・基準の戦略的国際標準化、②アジア諸国との連携、③全世界的かつ車両単位の相互承認の実現、④基準認証のグローバル化に対応する体制の整備の4つの柱を着実に実施するとともに、定期的なレビューを重ね、自動車基準認証制度の国際化を推進することとした。

6. 2 ITS の国際標準化

国土交通省は、e-Japan 重点計画等をもとに、ISO(国際標準化機構)の TC204 や ITU(国際電気通信連合)等の国際標準化機関と連携し、ETCや道路通信標準等ITSの国際標準化を推進した。

13年10月オーストラリアにおいて開催された第18回ISO/TC204総会において、車両の走行を支援するシステム(EACC)が発表され、予備作業項目案として承認された。

国土交通省は、ITSの国際標準化に関する専門委員会(ISO/TC204)に参画し、スマートウェイの国際標準化を推進するとともに、欧米政府と協調ITSの標準の調和に取り組んだ。また、自動車基準調和世界フォーラム(UN/ECE/WP29)において、先進安全自動車(ASV)に係る国際基準の策定等を目指した活動を行った。平成25年6月にはITSの活用に関するガイドラインが策定された。また、日本の主導により国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)の下に自動車分科会を立ち上げ、日本と英国が共同議長に就任した。同じく、WP29の下に設けられた自動操舵専門家会議において、日本は共同議長を務め、高速道路での自動運転を可能とする自動操舵の基準を提案するなど、自動運転に関する国際基準の策定を主導した。

自動運転の主要技術である自動ハンドルについて、平成30年10月には車線変更に関する基準を発効し、手放しの状態での車線維持等に関する基準策定に向けて検討を開始するなど、着実に国際基準の策定を進めた。

6. 3 鉄道規格の国際標準化(H14白書)

IEC(国際電気標準会議)等において制定される鉄道に関する国際規格については、製品の試験方法に関する規格から鉄道システム総体の規格に移行しており、我が国鉄道業界への影響が懸念された。このため、国土交通省としても、こうした活動強化を図るため、鉄道事業者や関係事業者、関係研究機関からなる「国際規格調査検討委員会」を発足させ、2004年(平成16年)6月に、基本戦略や具体的な活動の実施計画を定めた「アクションプラン」を策定するなど、国際規格に対する取組みを積極的に推進した。平成18年度は「鉄道技術分野における国際標準化活動基盤強化アクションプラン」の改定を行った。21年7月に(財)鉄道総研に鉄道国際規格センター準備室を設立し、翌年4月の本格始動を目指し活動を開始した。

平成24年は、4月に設置された国際標準化機構(ISO)の鉄道分野専門委員会(TC269)の議長へ日本人が就任するとともに、第2回総会を日本へ誘致するなどの成果を上げた。また、我が国鉄道システムの更なる海外展開のため、(独)交通安全環境研究所が同年9月に、我が国では初めて鉄道分野における国際規格の認証機関として(独)製品評価技術基盤機構(NITE)認定センター(IA Japan)より認定を取得した。

平成25年11月に国際標準化機構(ISO)の鉄道分野専門委員会(TC269)の第2回総会を日本で開催し、個別規格の提案及び委員会の運営に貢献するなどの成果を上げた。

平成30年5月16日には、鉄道システムの海外展開において重要な国際規格の一つである「RAMS規格」について、(独)製品評価技術基盤機構(NITE)認定センターより第三者認証機関として認定された。

6. 4 船舶や船員に関する国際基準への取組み

国際的な海上運送事業は、海運自由の原則のもと、様々な国籍の船舶・船員で営まれていることから、安全や環境保護に関する国際的に統一されたルールに従い、適性かつ公平な競争条件のもとで、その事業が営まれる必要があった。このため、我が国は海上人命条約(SOLAS条約)、海洋汚染防止条約(MARPOL条約)、STCW条約(注)等の船舶や船員に関する条約等による国際基準の策定を推進した。平成23年には、我が国の主導によりMARPOL条約付属書の改正が行わ

れ、国際海運からの CO2 排出規制が導入されるなどの成果を挙げた。平成 24 年には、我が国の主導により、安全かつ環境に配慮した船舶の解体を目的としたシップリサイクル条約関連ガイドラインが策定されるなどの成果を挙げた。

平成 25 年度には、国際海事機関 (IMO) において、我が国が提案した復原性 (船舶の安定性、転覆しにくさの指標) に関する新基準がおおむね合意されるなどの成果を挙げた。

また、我が国の船舶や船用機器の輸出促進に向け、ASEAN 諸国における内航船安全基準の策定に協力しており、平成 27 年 1 月には、ASEAN 諸国を集め、IMO の参加を得て実務者会合を開催した。

また、海上保安庁では、国際水路機関 (IHO) 傘下の作業部会での海図や水路書誌、航行警報の国際基準に関する議論に参画した。さらに、船舶交通の安全を確保するとともに、船舶の運航能率のより一層の増進を図るため、次世代 AIS である VDES について、我が国に国際会議を招致するなど VDES の国際標準化を主導した。平成 28 年 2 月には、VDES の性能基準試案に我が国の意見を積極的に取り入れるため、国際航路標識協会 (IALA) のワークショップを国内に招致した。

6. 5 物流システムの国際標準化の推進

コールドチェーンや宅配サービス等の我が国物流事業者が有する世界でも最高水準のサービスやノウハウ等を基に、我が国物流システムの規格化・国際標準化を推進し、アジア物流圏等における物流環境の改善に貢献するとともに、我が国物流事業者の国際競争力の強化を図っている。日 ASEAN 交通連携の枠組みの下、平成 29 年に開始された「日 ASEAN コールドチェーン物流プロジェクト」の成果の一つとして、30 年 11 月に「日 ASEAN コールドチェーン物流ガイドライン」が日 ASEAN 交通大臣会合で承認された。

6. 6 日本海呼称問題への対応

「日本海 (Japan Sea)」の名称は、海上保安庁が刊行する海図や国土地理院が刊行する地図はもとより、各国水路機関が海図を作成するにあたってのガイドラインとなる IHO (国際水路機関) が刊行する「大洋と海の境界」にも掲載され、国際的に確立された唯一の名称として認知されていた。

しかし、1992 年 (平成 4 年) に開催された第 6 回国連地名標準化会議以降、韓国は、「日本海」という名称は我が国が行った植民地政策に基づくものであり「日本海」を「東海 (East Sea)」に改称すべき、あるいは「日本海」と「東海」と併記すべきとの誤った主張を様々な国際会議等の場で繰り返すようになり、2002 年 (平成 14 年) 8 月には「大洋と海の境界」の改訂作業において、その後撤回されたものの日本海部分が一時白紙となった経緯があった。我が国としては、今後も海域の名称の統一による航行安全の確保や経済社会活動の意思疎通の混乱の回避等の観点からも、「日本海」の単一名称が国際的に確立した唯一の名称たることを引き続き確保すべく万全の対応をとることとした。

海上保安庁では 2004 年 (平成 16 年) 1 月、東京で日韓水路技術会議を開催した。日韓双方が基本的立場を主張して、協議は平行線をたどったが、今後も意見交換を継続することで合意した。

7. その他分野

7. 1 国際的なイベント等への対応

(1) 戦争・紛争等への対応

a. 国際平和への貢献（H3 白書）

平成2年8月の湾岸危機発生に際しては、邦人及びベトナム人等のアジア人避難民を湾岸地域から帰国させるため、外務省の依頼に基づき、運輸省から、日本航空、全日本空輸に対して救援機の運行を要請し、これを受けて両社は延べ11回の救援機運航を行った。

また、平和回復活動に対する協力の一環として、運輸省から、(社)日本船主協会及び全日本海員組合に対し協力を要請し、政府において2隻の日本籍貨物船を定期用船して建設資材、生活関連物資等の輸送を行った。このほか、サウディアラビア政府からの日本政府に対する要請に基づき、運輸省は、全日本空輸及び日本貨物航空に要請を行い、政府がチャーターした航空機により救急車の輸送を実施した。

さらに、ペルシャ湾岸地域の環境汚染問題に対応するため、運輸省では、我が国の貢献策の一環として海上災害防止センターの協力を得て、オイルフェンス約10kmを湾岸諸国に供与した。また、ペルシャ湾流出原油防除・環境汚染対策調査団及びイラン大気・海洋汚染対策専門家チームに海上保安庁、気象庁等の専門家を参加させるとともに、2次にわたる流出原油回収のための国際緊急援助隊専門家チームに海上保安庁等の専門家を、それぞれ参加させた。

(2) 災害への対応（H16 白書）

a. スマトラ島沖大規模地震及びインド洋津波被害への対応

平成16年12月26日、インドネシア・スマトラ島北部西方沖を震源にマグニチュード9.0の地震が発生した。さらに、この地震により津波が発生し、インド洋沿岸国10ヶ国以上に大きな被害が発生した。被害状況の全体像を把握することは困難を極めているが、死者・行方不明者約30万人と言われている。

国土交通省では、タイ政府からの要請で派遣された国際緊急援助隊救助チームに海上保安庁から職員13名が参加、現地で捜索救助活動を実施した。また、復旧・復興支援として、タイ、スリランカ、モルディブに、津波対策や復旧・復興活動の専門家を派遣した。

また、国連防災世界会議で呼びかけられたインド洋の津波早期警戒メカニズムの構築に積極的に貢献するとともに、アジア太平洋地域インフラ担当大臣会合等の枠組みを活用した我が国の対策等の紹介、関係省庁・機関等と連携した今後の被災地の復旧・復興、被災国の防災能力の向上に向けた人材育成等の支援活動に積極的に取り組むこととした。

(3) オリンピック・パラリンピック東京大会等への対応（※10 危機管理参照）

(4) 国際的テロ対策（※10 危機管理参照）

(5) 国際的な感染症対策（※10 危機管理参照）