

第14章 インフラ整備

第14章 インフラ整備	4-5
1. インフラ整備の枠組み	4-5
1. 1 インフラ別長期計画から社会資本整備重点計画へ	4-5
1. 1. 1 インフラ別長期計画	4-5
1. 1. 2 社会資本整備重点計画	4-6
(1) 社会資本の整備に係る計画の改革	4-6
(2) 重点計画の活用とその意義	4-7
(3) 計画の対象、計画事項、計画期間	4-7
a. 計画の対象	4-7
b. 主な計画事項	4-7
c. 計画期間	4-8
(4) 各次の計画の背景と重点目標	4-9
a. 第1次社会資本整備重点計画	4-9
b. 第2次社会資本整備重点計画	4-10
c. 第3次社会資本整備重点計画	4-11
d. 第4次社会資本整備重点計画	4-12
1. 2 特別会計の見直し	4-13
1. 3 需給調整規制廃止に伴う総合的なインフラ整備（H10）	4-16
1. 3. 1 総合的な交通インフラの整備	4-16
1. 3. 2 新たなニーズに対応した創造性豊かなサービスの提供の確保	4-17
1. 3. 3 公正な競争の促進のための環境整備	4-17
1. 4 公共事業改革（H13 白書）	4-18
1. 4. 1 公共事業に対する意見	4-18
(1) 公共投資全体の規模等について	4-18
(2) 公共投資の計画や配分のあり方について	4-18
(3) 個別公共事業の効果・進め方について	4-18
(4) 住民との関係について	4-19
1. 4. 2 指摘に対する基本的考え方	4-19
(1) 公共投資の規模等	4-19
(2) 公共事業の配分	4-20
(3) 長期計画・資金調達等のあり方	4-21
(4) 公共事業の効率、効果、進め方について	4-21
(5) 公共事業のコスト	4-22
(6) 批判への真摯な対応	4-22
1. 4. 3 「21世紀型公共事業」への転換の具体策	4-22
(1) 改革に取り組む決意と改革の基本理念	4-22
(2) 21世紀型分野への社会資本整備の重点化	4-23
(3) 新たな発想、創意工夫に基づく社会資本整備	4-24
(4) 基本的制度のあり方等の検討	4-30
1. 5 インフラ整備のストック効果の最大化（H29 白書）	4-30
1. 6 インフラの老朽化対策・長寿命化（H29 白書）	4-31

2. 鉄道.....	4-32
2. 1 鉄道整備計画の枠組み	4-32
2. 1. 1 鉄道整備基金（H3 白書）	4-32
2. 1. 2 鉄道助成制度（H6 白書）	4-32
2. 1. 3 三大都市圏の鉄道整備基本計画答申	4-32
(2) 東京圏.....	4-34
(3) 大阪圏.....	4-36
(4) 名古屋圏.....	4-37
2. 1. 4 中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について（H12 白書）	4-38
2. 2 鉄道整備.....	4-39
2. 2. 1 幹線鉄道整備	4-39
(1) 既存新幹線	4-39
(2) 整備新幹線	4-39
a. 共通事項.....	4-39
b. 北海道新幹線.....	4-41
c. 東北新幹線.....	4-42
d. 北陸新幹線.....	4-43
e. 九州新幹線.....	4-45
(3) 中央新幹線	4-47
(4) 在来幹線鉄道	4-48
2. 2. 2 都市鉄道整備	4-50
(1) 旅客会社（JR）	4-50
(2) 地下鉄.....	4-51
(3) ニュータウン鉄道	4-52
(4) 大手民鉄.....	4-53
(5) 日本鉄道建設公団による民鉄線の整備	4-54
(6) モノレール、新交通システム、LRT	4-54
(7) 空港へのアクセス鉄道	4-57
(8) 宅地開発と一体となった鉄道の整備	4-58
2. 2. 3 地方鉄道整備	4-59
(1) 地方鉄道新線建設	4-59
(2) 中小民鉄の維持	4-59
(3) 転換鉄道.....	4-61
2. 2. 4 鉄道海外輸出（H29 白書）	4-61
3. 道路.....	4-63
3. 1 道路整備計画の枠組み	4-63
3. 1. 1 整備計画	4-63
(1) 道路整備長期計画	4-63
(2) 社会資本整備重点計画	4-65
a. 第1次社会資本整備重点計画（H15～19）	4-66
b. 第2次社会資本整備重点計画（H20～24）	4-67

c. 第3次社会資本整備重点計画（H24～28）	4-69
d. 第4次社会資本整備重点計画（H27～R2）	4-71
3. 2 幹線道路.....	4-72
3. 3 一般道路（地域内道路）整備	4-83
3. 4 自転車道・歩行者空間整備	4-84
3. 4. 1 自転車道	4-84
3. 4. 2 歩行者空間	4-87
4. 港湾.....	4-89
4. 1 港湾整備計画の枠組み	4-89
4. 1. 1 整備計画	4-89
(1) 港湾の長期計画	4-89
(2) 社会資本整備重点計画	4-90
a. 第1次社会資本整備重点計画（H15～19）	4-91
b. 第2次社会資本整備重点計画（H20～24）	4-92
c. 第3次社会資本整備重点計画（H24～28）	4-94
d. 第4次社会資本整備重点計画（H27～R2）	4-96
4. 1. 2 特別会計の見直し	4-96
4. 1. 3 港湾整備のビジョン等	4-97
(1) 豊かなウォーターフロントをめざして（H2 白書）	4-97
(2) 「人と地球にやさしい港湾の技術をめざしてー港湾の技術開発の長期政策ー」（H4 白書）	4-97
(3) 新たな港湾環境政策ー環境と共生する港湾（エコポート）をめざしてー（H6 白書）	4-97
(4) 大交流時代を支える港湾ー世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョンー（H7 白書）	4-97
(5) 港湾法改正、暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン（H12 白書）	4-98
(6) スーパー中枢港湾（H17 白書）	4-99
(7) 海洋政策（海洋立国）の推進	4-99
(8) 我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方（H20 白書）	4-99
(9) 低潮線保全法（H22 白書）	4-100
(10) 国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾、特定貨物輸入拠点港湾	4-100
(11) 港湾の中長期政策「PORT 2030」	4-102
4. 2 港湾・関連施設整備	4-103
4. 2. 1 港湾機能の強化・効率化	4-103
(1) 外貿コンテナターミナル	4-103
(2) 内航ユニットロードターミナル	4-108
(3) 旅客ターミナル	4-110
(4) 輸出入ターミナル、物流施設	4-111
(5) バルク港湾	4-112
(6) 離島港湾.....	4-114

4. 2. 2 港湾へのアクセス整備	4-115
4. 2. 3 豊かなウォーターフロントの創出	4-118
(1) 大都市港湾の内航地区の再開発等	4-118
(2) 地方港湾等を核とした地域振興	4-119
(3) 臨海部の遊休地等の土地利用転換	4-120
(4) 歴史的港湾環境の創造、景観維持	4-121
4. 2. 4 ニューフロンティアへの展開	4-122
(1) 沖合人工島の整備	4-122
(2) 海上浮体施設の整備	4-123
5. 空港.....	4-125
5. 1 空港整備計画の枠組み	4-125
5. 1. 1 整備計画	4-125
(1) 空港整備長期計画	4-125
(2) 社会資本整備重点計画	4-126
a. 第1次社会資本整備重点計画（H15～19）	4-127
b. 第2次社会資本整備重点計画（H20～24）	4-128
c. 第3次社会資本整備重点計画（H24～28）	4-130
d. 第4次社会資本整備重点計画（H27～R2）	4-132
5. 1. 2 特別会計の見直し（S63 白書）	4-132
5. 2 空港・関連施設整備	4-133
5. 2. 1 空港の整備・機能強化	4-133
(1) 首都圏空港	4-133
a. 東京国際空港（羽田空港）	4-133
b. 成田空港.....	4-137
c. 首都圏空港.....	4-144
(2) 関西国際空港	4-148
(3) 中部国際空港	4-154
(4) 一般空港の整備	4-155
5. 2. 2 空港運営の充実・効率化	4-161
5. 2. 3 空港アクセスの強化	4-163
5. 2. 4 ビジネスジェット対応強化	4-169
6. 交通結節点.....	4-171
6. 1 鉄道ターミナル	4-172
6. 2 バスターミナル	4-174
6. 3 トラックターミナル	4-175

第14章 インフラ整備

1. インフラ整備の枠組み

1.1 インフラ別長期計画から社会資本整備重点計画へ

1.1.1 インフラ別長期計画

（出典：国土交通省各長期計画資料より作成）

我が国の交通インフラ整備は、昭和29年度（1954年度）以降、後述する「社会資本整備重点計画」に移行する平成14年度（2002年度）まで、インフラ別に5カ年計画等の長期計画が策定され、その計画ごとに事業量を設定していた。

インフラ別の5カ年計画は、昭和28年制定の「道路整備費の財源等に関する臨時措置法（後の道路整備緊急措置法）」に基づいて策定された「第1次道路整備5カ年計画」が最初である。これは、戦後、激増する交通需要に対応し、道路整備を早急に促進するために、一般財源以外の財源を調達する目的で制度化された「特定財源制度」による道路整備を推進するための計画である。

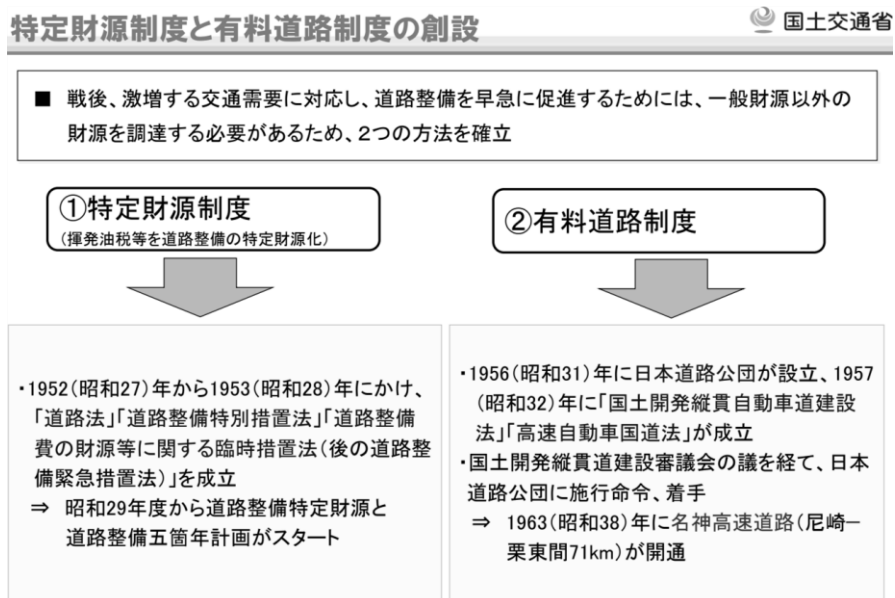


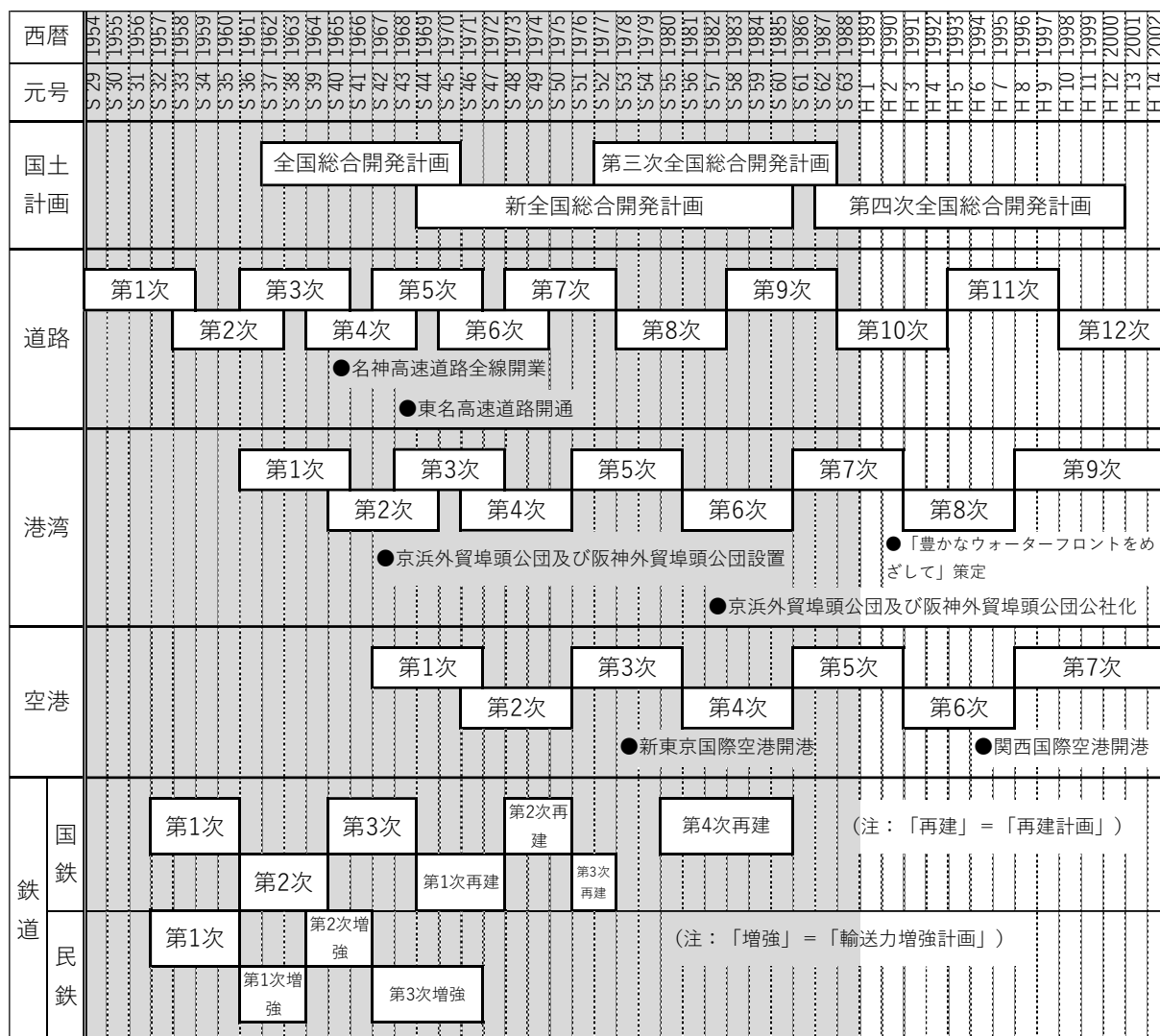
図 14-1 特定財源制度と有料道路制度の創設

出典：国土交通省「これまでの道路政策とその現状」

<https://www.mlit.go.jp/common/000161148.pdf>

道路は昭和29年度（1954年度）からの「第1次5カ年計画」から第12次5カ年計画まで、港湾は昭和36年度（1961年度）からの「第1次5カ年計画」から第9次7カ年計画まで、空港は昭和42年度（1967年度）からの「第1次5カ年計画」から第7次7カ年計画まで、策定されている。

鉄道については、国鉄は、5カ年計画及び再建計画が昭和32年度（1957年度）から昭和60年度（1985年度）まで、民鉄は5カ年計画及び輸送力増強計画が昭和32年度（1957年度）から昭和46年度（1971年度）まで策定されている。



果的かつ効率的に推進していくことが求められるようになってきた。

このような状況を踏まえ、社会資本の整備に係る計画の重点を、政策目標の実現に向けて国民が享受する成果の発揮に転換するとともに、政策目標の実現に係る事業間の連携を一層深めるため、広く国民生活・産業活動の基盤を形成する社会資本（以下「社会資本」という。）の整備に係る事業分野別の計画を統合し、社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）として定めることとした。

そのために必要な法整備として、「社会資本整備重点計画法」及び「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」が平成 15 年（2003 年）3 月に成立した。

重点計画においては、21 世紀の国土、経済社会のあり方を見据えつつ、計画期間中に社会資本整備事業により実現を図るべき目標と、当該目標の達成のために実施すべき、社会資本の整備とあいまって効果の増大を図る事務等（ソフト施策等）や民間主体による社会資本の整備も含めた社会資本整備事業の概要を、国民に明らかにすることとした。

また、地域住民等の理解と協力の確保、既存の社会資本の有効活用、公共事業の入札及び契約の改善、技術開発等による費用の縮減その他社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するために求められる、社会資本の整備に関する改革の方向性を国民に明らかにすることとした。

（２）重点計画の活用とその意義

重点計画の策定に当たっては、案の作成に先立ち、国民や地方公共団体の意見を反映するための措置を講じるなど、策定過程の透明化、各主体の参画の促進に努めたところであり、重点計画の推進過程においても、国民や地方公共団体との密接な連携を図ることとした。

また、今後の社会資本の整備においては、目標の達成度を定期的に評価・分析して、事業・施策のあり方に反映していくことが必要である。重点計画はこの観点からも積極的に活用されるべきものであり、社会資本整備重点計画法の規定に基づき、毎年度の政策評価の実施等を実行するものとした。さらに、国庫補助負担金制度に成果重視の視点も取り入れるなど、社会資本の整備について成果重視の施策体系へと転換していくことや、事業等の実施に当たり持続可能な社会の構築のための環境の保全を図っていくことも必要であった。

重点計画の推進過程において、このような取組みを、各分野における省庁横断的な施策の連携を図りつつ、総合的に展開することにより、国民のニーズに的確に応え、満足度の向上につながる社会資本の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進することとした。

（３）計画の対象、計画事項、計画期間

α. 計画の対象

道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地及び海岸並びにこれら事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業

β. 主な計画事項

- ・ 計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標
- ・ 重点目標の達成のため、計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要

- ・社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するための措置 等

c. 計画期間

平成の期間では、平成15年（2003年）～平成19年（2007年）の「第1次計画」から、平成27年（2015年）～令和2年（2020年）の「第4次計画」まで策定されている。

西暦	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
元号	H 15	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7	
国土計画	21世紀国土のグランドデザイン												第二次国土形成計画											
						国土形成計画																		
社会資本整備 重点計画	第1次										第3次													
						第2次								第4次										

図 14-3 社会資本整備重点計画の計画期間

出典：国土交通省各社会資本整備重点計画等より作成

1. 社会資本整備重点計画とは

- 社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画（閣議決定事項）
- 対象は、道路、交通安全施設、鉄道、空港、港湾、航路標識、公園・緑地、下水道、河川、砂防、地すべり、急傾斜地及び海岸並びにこれら事業と一体となってその効果を増大させるため実施される事務又は事業
- 第1次計画（平成15～19年度）、第2次計画（平成20～24年度）、第3次計画（平成24～28年度）、第4次計画（平成27～令和2年度）、第5次計画（令和3～7年度）
- 主な計画事項
 - ・ 計画期間における社会資本整備事業の実施に関する重点目標
 - ・ 重点目標の達成のため、計画期間において効果的かつ効率的に実施すべき社会資本整備事業の概要
 - ・ 社会資本整備事業を重点的・効果的かつ効率的に実施するための措置 等

2. 第5次計画の策定経緯

令和元年10月21日	社会資本整備重点計画の見直しについて、社会資本整備審議会・交通政策審議会に諮問
令和3年3月31日	第5次「社会資本整備重点計画」(素案)提示
令和3年4月6日	パブリックコメント・都道府県意見聴取
令和3年5月11日	第5次「社会資本整備重点計画」(案)提示
令和3年5月25日	社会資本整備審議会・交通政策審議会から答申
令和3年5月28日	閣議決定

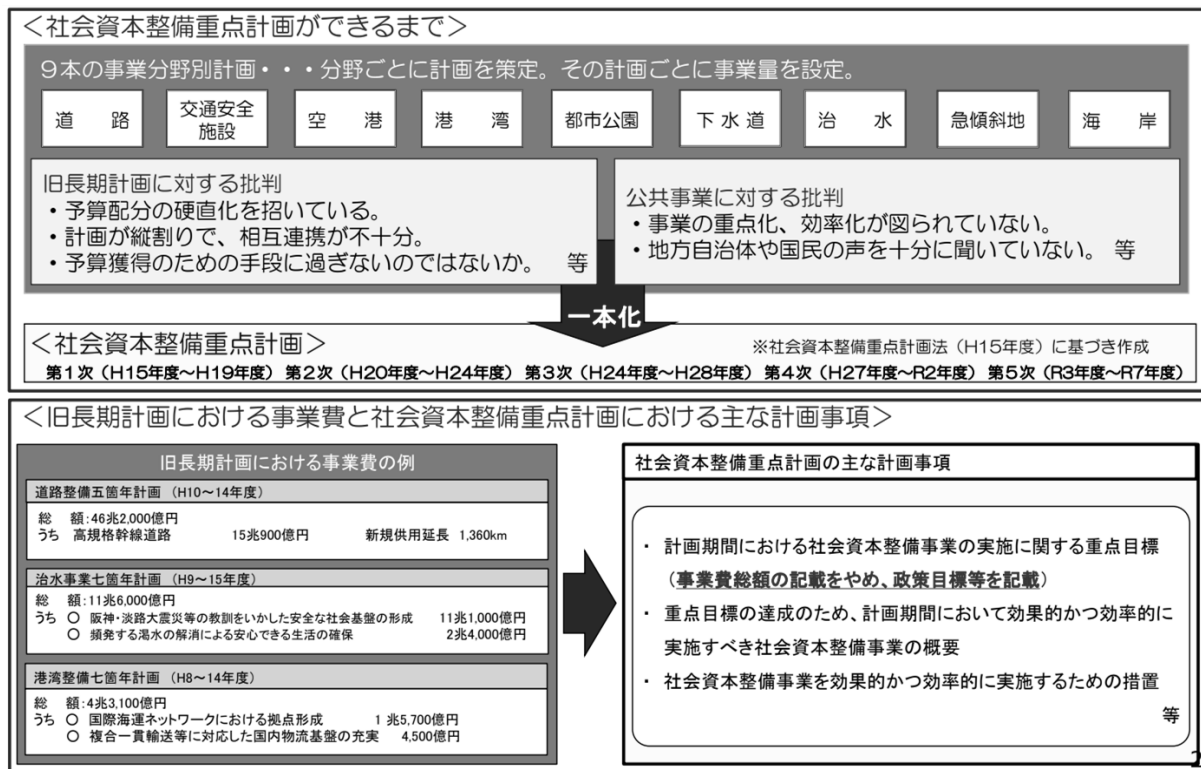


図 1 4 - 4 社会資本整備重点計画の概要と策定経緯

出典：国土交通省総合政策局「社会資本整備重点計画について」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001712012.pdf>

（４） 各次の計画の背景と重点目標

各次の社会資本整備重点計画の重点目標は以下に示すとおりである。

α. 第 1 次社会資本整備重点計画

（平成 15 年度（2003 年度）～平成 19 年度（2007 年度））

（出典：社会資本整備審議会・第 3 回交通政策審議会計画部会資料 2「社会資本整備重点計画の概要とフォローアップの基本的考え方」（平成 16 年 7 月 22 日）

<https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koutu/planning/3/images/shiryoku2.pdf>

＜背景・方針＞

インフラ別長期計画から社会資本整備重点計画への変更については「社会資本の整備に係る計画の改革」に示したとおりである。

なお、平成 13 年 1 月 6 日の省庁再編により、北海道開発庁、国土庁、運輸省、建設省の 4 省庁は統合し、国土交通省に生まれ変わった。国土交通省設置法第 3 条では、国土交通省の任務は「国土の総合的かつ体系的な利用、開発及び保全、そのための社会資本の整合的な整備、交通政策の推進、気象業務の健全な発達並びに海上の安全及び治安の確保を図ること」と定められており、「社会資本の整合的な整備」が位置づけられている。（出典：平成 13 年度 国土交通白書）

<重点目標>

●暮らし

- 少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等
- 水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等
- 良好な居住環境の形成

●安全

- 水害等の災害に強い国土づくり
- 大規模な地震、火災に強い国土づくり等
- 総合的な交通安全対策及び危機管理の強化

●環境

- 地球温暖化の防止
- 都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善
- 循環型社会の形成
- 良好な自然環境の保全・再生・創出
- 良好な水環境への改善

●活力

- 国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上
- 国内幹線交通のモビリティの向上
- 都市交通の快適性、利便性の向上
- 地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化

b. 第2次社会資本整備重点計画

(平成20年度(2008年度)～平成24年度(2012年度))

(出典：国土交通省「社会資本整備重点計画」の概要)

https://www.maff.go.jp/j/nousin/bousai/kaigan/pdf/zyuuten_gaiyou.pdf

<背景・方針>

第2次計画は、社会資本整備審議会・交通政策審議会の提言、パブリックコメント、都道府県等の意見等を踏まえ、平成21年3月に閣議決定された。前計画からの主な改善ポイントは、「活力」の重視、ストック型社会への対応、「事業や施設間での連携による横断的指標」の充実等である。現行計画において示される重点目標や各地方ブロックの状況変化、特性を踏まえつつ、地方ブロックごとに検討を行い、次期「地方ブロックの社会資本の重点整備方針」をとりまとめることとしている。(出典：平成20年度 国土交通白書)

なお、平成20年(2008年)9月のリーマン・ブラザーズ・ホールディングス経営破綻に端を発する「リーマンショック」により、景気の悪化が深刻になっており、「活力」が最も重視される計画となった。

<重点目標>

●活力

- ①交通ネットワークの充実による国際競争力強化

- ②地域内外の交流強化による地域の自立活性化
- ③にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による地域の自立・活性化
- 安全・安心
 - ④大規模な地震等の災害に強い国土づくり
 - ⑤水害等の災害に強い国土づくり
 - ⑥交通安全対策の強化
- 暮らし・環境
 - ⑦少子・高齢社会に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成
 - ⑧良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善
 - ⑨地球温暖化の防止
 - ⑩循環型社会の形成
- ストック型社会への対応
 - ⑪戦略的な維持管理や更新の推進
 - ⑫ソフトの対策の推進

c. 第3次社会資本整備重点計画

(平成24年度(2012年度)～平成28年度(2016年度))

(出典：国土交通省「新たな社会資本整備重点計画 社会資本整備重点計画の概要と見直しのポイント」<https://www.jfa.maff.go.jp/j/press/bousai/pdf/120831-02.pdf>)

<背景・方針>

平成24年8月に「第3次社会資本整備重点計画」が閣議決定された。同計画では、厳しい財政状況等、様々な課題に対応するため、中長期的な社会資本整備のあるべき姿を提示した上で、「選択と集中」の基準を踏まえた4つの重点目標(「大規模又は広域的な災害リスクの低減」、「我が国産業・経済の基盤・国際競争力の強化」、「持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現」、「社会資本の適確な維持管理・更新」)を設定するとともに、整備の効果を国民に対して分かりやすく示す指標を設けた上で、真に必要な社会資本整備を着実に進めることとしている。その際、ハード施策間の連携はもとより、ハード・ソフト施策間の連携、多様な主体の協働等、ソフトも含めた事業・施策間の連携を徹底することとしている。(出典：平成24年度 国土交通白書)

なお、計画策定時の内閣は民主党政権であり、また前年平成23年(2011年)3月に東日本大震災が発生している。そのため、「選択と集中」が重視されるとともに、重点目標の最初に「大規模又は広域的な災害リスクの低減」が記載された。

また、「第2次社会資本整備重点計画」では事業分野別の取組が詳細に記載されたが、「第3次社会資本整備重点計画」では事業分野別の取組については記載されていない。

<重点目標>

重点目標Ⅰ 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる

- ① 大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進
- ② 大規模又は広域的な津波災害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中す

る海面下に位置する地域等における高潮・侵食対策の強化

③ 人口・資産が集中する地域や近年甚大な被害が発生した地域等における治水対策の強化及び大規模土砂災害対策の推進

④ 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化

重点目標 2 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する

① 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進

② それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持・向上

重点目標 3 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する

① 持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開

② 少子・高齢化社会においても誰もが安全・安心して暮らすことができる社会への転換

③ 失われつつある自然環境の保全・再生

重点目標 4 社会資本の適確な維持管理・更新を行

d. 第4次社会資本整備重点計画

(平成27年度(2015年度)～令和2年度(2020年度))

(出典：国土交通省「第4次社会資本整備重点計画」

<https://www5.cao.go.jp/keizai-shimon/kaigi/special/reform/wg2/271028/shiryoku1-1-5.pdf>)

<背景・方針>

平成27年9月に第4次社会資本整備重点計画が閣議決定された。同計画では、厳しい財政制約の下、①切迫する巨大地震や激甚化する気象災害、②加速するインフラ老朽化、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争という4つの構造的課題に対応するため、社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とし、「既存施設の有効活用(賢く使う)」や「集約・再編」を進めながら、ストック効果の高い事業に「選択と集中」を徹底することとしている。また、今回初めて、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成を位置付け、計画的な社会資本整備の実施及び担い手の確保育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しの確保が重要であるとしている。(出典：平成27年度 国土交通白書)

なお、国土交通省では、急激な人口減少・少子化や巨大災害の切迫等、国土を取り巻く厳しい状況変化に対応するため、国民と危機感を共有し、中長期(おおむね2050年)を見据えた国土・地域づくりの理念を示す「国土のグランドデザイン2050」を、26年7月に発表している。第4次社会資本整備重点計画は「国土のグランドデザイン2050」に基づく重点目標を設定している。

<重点目標>

重点目標 1 社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

① メンテナンスサイクルの構築による安全・安心の確保とトータルコストの縮減・平準化の両立

② メンテナンス技術の向上とメンテナンス産業の競争力の強化

重点目標 2 災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

① 切迫する巨大地震・津波や大規模噴火に対するリスクの低減

- ② 激甚化する気象災害に対するリスクの低減
- ③ 災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化
- ④ 陸・海・空の交通安全の確保

重点目標３ 人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

- ① 地域生活サービスの維持・向上を図るコンパクトシティの形成等
- ② 安心して生活・移動できる空間の確保（バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進）
- ③ 美しい景観・良好な環境の形成と健全な水循環の維持又は回復
- ④ 地球温暖化対策等の推進

重点目標４ 民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

- ① 大都市圏の国際競争力の強化
- ② 地方圏の産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進
- ③ 我が国の優れたインフラシステムの海外展開

Ⅰ．２ 特別会計の見直し

我が国の特別会計制度は、明治 23 年（1890 年）の第 1 回帝国議会開会を前に、明治 22 年（1889 年）の「会計法」の制定により、発足しました。それ以前の明治初期には、一般会計の前身である「常用部」のほか、特別会計の前身である「別途会計」が設けられていた。最初の「別途会計」は、明治 2 年（1869 年）、造幣局が設置されたのが最初である。

（出典：令和 4 年版特別会計ガイドブック

https://www.mof.go.jp/policy/budget/topics/special_account/fy2022/2022-zentaiban.pdf）

特別会計は、財政法（昭和 22 年法律第 34 号）第 13 条第 2 項において、国が

- ① 特定の事業を行なう場合
- ② 特定の資金を保有してその運用を行う場合
- ③ その他、特定の歳入を以て特定の歳出に充て、一般の歳入歳出と区分して経理する必要がある場合に限り、法律を以て設置することが認められている。

（出典：財務省「特別会計」

https://www.mof.go.jp/policy/budget/topics/special_account/index.html）

交通インフラ関係の特別会計の新設・廃止は以下に示すとおりである。

帝国鉄道 : 明治 39 年（1906 年）新設、昭和 22 年（1947 年）廃止

国有鉄道 : 昭和 22 年（1947 年）新設、昭和 24 年（1947 年）廃止

特定道路事業 : 昭和 27 年（1952 年）新設、昭和 31 年（1956 年）廃止

道路整備 : 昭和 33 年（1958 年）新設、平成 20 年（2008 年）廃止

港湾整備 : 昭和 36 年（1961 年）新設、平成 20 年（2008 年）廃止

（空港整備にも適用）

空港整備 : 昭和 45 年（1970 年）新設、平成 20 年（2008 年）廃止

社会資本整備事業（道庁整備勘定、港湾勘定、空港整備勘定）

: 平成 20 年（2008 年）新設、平成 26 年（2014 年）廃止

（空港整備勘定は経過勘定として自動車安全特別会計に統合）

鉄道に関する特別会計は、昭和 24 年（1947 年）に国有鉄道特別会計が廃止されている。

道路、港湾、空港に関する特別会計は、昭和 27 年（1952 年）～昭和 45 年（1970 年）に新設され、すべて平成 20 年（2008 年）に廃止され、社会資本整備事業特別会計に統合された。その社会資本整備事業特別会計も平成 26 年（2014 年）には廃止されたが、空港整備勘定は経過勘定として自動車安全特別会計に統合されている。

また、平成 24 年（2012 年）には、東日本大震災復興特別会計が新設され、震災地域の交通インフラ復興にも適用されている。

表 14-1 特別会計の新設・廃止の推移

西暦	元号	法規	新設	廃止
1889 年	明治 22 年	「会計法」公布⇒特別会計制度発足		
1906 年	明治 39 年		帝国鉄道	
1947 年	昭和 22 年	「財政法」公布	国有鉄道事業	帝国鉄道
1949 年	昭和 24 年			国有鉄道事業
1952 年	昭和 27 年		特定道路整備事業	
1956 年	昭和 31 年			特定道路整備事業
1958 年	昭和 33 年		道路整備	
1961 年	昭和 36 年		港湾整備	
1970 年	昭和 45 年		空港整備	
2007 年	平成 19 年	「特別会計に関する法律」交付		
2008 年	平成 20 年		社会資本整備事業 (道路整備勘定、港湾勘定、空港整備勘定)	道路整備、港湾整備、空港整備
2009 年	平成 21 年			
2010 年	平成 22 年			
2011 年	平成 23 年			
2012 年	平成 24 年		東日本大震災復興	
2013 年	平成 25 年	「特別会計に関する法律の一部を改正する等の法律」公布		
2014 年	平成 26 年		(空港整備勘定は経過勘定として自動車安全特別会計に統合)	社会資本整備事業

出典：国土交通省「国土交通省所管 特別会計に関する情報開示」等を元に整理

https://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_000162.html

社会資本整備事業特別会計への統合については、平成 19 年（2007 年）に公布された「特別会計に関する法律」に基づき実施され、長期計画も「社会資本整備重点計画」に示したとおりインフラ別長期計画から社会資本制重点計画に統合された。「特別会計に関する法律」では以下に示す基本理念が明示されている。

（基本理念）

第一条の二 特別会計の設置、管理及び経理は、我が国の財政の効率化及び透明化の取組を不断に図るため、次に掲げる事項を基本理念として行われなければならない。

一 各特別会計において経理される事務及び事業は、国が自ら実施することが必要不可欠であるものを除き、独立行政法人その他の国以外の者に移管されるとともに、経済社会情勢の変化に的確に対応しつつ、最も効果的かつ効率的に実施されること。

二 各特別会計について一般会計と区分して経理する必要性につき不断の見直しが行われ、その結果、存続の必要性がないと認められる場合には、一般会計への統合が行われるとともに、租税収入が特別会計の歳出の財源とされる場合においても、当該租税収入が一般会計の歳入とされた上で当該特別会計が必要とする金額が一般会計から繰り入れられることにより、国全体の財政状況を一般会計において総覧することが可能とされること。

三 特別会計における区分経理が必要な場合においても、特別会計が細分化され、非効率な予算執行及び資産の保有が行われることがないよう、経理の区分の在り方につき不断の見直しが行われること。

四 各特別会計において事務及び事業を実施するために必要な金額を超える額の資産を保有することとならないよう、剰余金の適切な処理その他所要の措置が講じられること。

五 特別会計の資産及び負債に関する状況その他の特別会計の財務に関する状況を示す情報が広く国民に公開されること。

（出典：特別会計に関する法律）

平成 25 年（2013 年）には「特別会計に関する法律の一部を改正する等の法律」が公布された。その基本理念には、以下に示す様に「各特別会計について一般会計と区分して経理する必要性につき不断の見直しが行われ、その結果、存続の必要性がないと認められる場合には、一般会計への統合が行われる」と記載され、翌年に「社会資本整備事業特別会計」が廃止されることとなった。

（基本理念）

第一条の二 特別会計の設置、管理及び経理は、我が国の財政の効率化及び透明化の取組を不断に図るため、次に掲げる事項を基本理念として行われなければならない。

一 各特別会計において経理される事務及び事業は、国が自ら実施することが必要不可欠であるものを除き、独立行政法人その他の国以外の者に移管されるとともに、経済社会情勢の変化に的確に対応しつつ、最も効果的かつ効率的に実施されること。

二 各特別会計について一般会計と区分して経理する必要性につき不断の見直しが行われ、その結果、存続の必要性がないと認められる場合には、一般会計への統合が行われるとともに、租税収入が特別会計の歳出の財源とされる場合においても、当該租税収入が一般会計の歳入とされた上で当該特別会計が必要とする金額が一般会計から繰り入れられることにより、国全体の財政状況を一般会計において総覧することが可能とされること。

三 特別会計における区分経理が必要な場合においても、特別会計が細分化され、非効率な予算執行及び資産の保有が行われることがないよう、経理の区分の在り方につき不断の見直しが行われること。

四 各特別会計において事務及び事業を実施するために必要な金額を超える額の資産を保

有することとならないよう、剰余金の適切な処理その他所要の措置が講じられること。

五 特別会計の資産及び負債に関する状況その他の特別会計の財務に関する状況を示す情報が広く国民に公開されること。

(出典：特別会計に関する法律の一部を改正する等の法律)

1. 3 需給調整規制廃止に伴う総合的なインフラ整備 (H10)

「需給調整規制」とは、事業参入に関して、需要と供給の関係を判断して供給が多すぎる場合には新規参入を認めないという規制の一形態であり、交通運輸の分野では、総じて「事業の開始によって当該路線又は事業に関わる供給輸送力が輸送需要に対し不均衡とならないものであること」とされ、事業参入の法律上の要件の一つとして採用されてきた。この規制は、一般的には、(1)過当競争による安全性の低下やサービスの質の低下を防止する、(2)モードにより程度に違いはあるものの、規模の経済性により資源の有効活用を通じて社会的により低い費用での生産を可能とする、等の効果があり、また、(3)採算路線と不採算路線との間の内部補助を通じて域内のネットワークの維持・確保を容易にする機能を果たしてきた。

このようにして、これまで利用者に対する良質なサービスの安定的な供給や国民経済上の資源の有効活用を図る上で有効であった需給調整規制であるが、マイカー交通の顕著な普及拡大はこの規制の導入時において想定していなかったものであり、また、交通需要の拡大はもはや規模の経済性が作用しにくい段階に達しているとも考えられる。あるいは、分野によっては近年の需要の低迷や代替交通の整備により参入競争がもはや現実的でないものもある。こうした状況変化を踏まえ、需給調整によらなくても市場のメカニズムの中で所期の目的がよりよく達成される場合があるのではないか、あるいはこの規制の存在により却って効率的な事業運営が阻害される面もあるのではないかと指摘がなされるようになった。

こうしたことから、交通運輸の分野においても、利用者の立場に配慮しつつ、市場原理の活用と自己責任の原則に基づいて、事業者がその活力を最大限に発揮するためのシステムの構築が求められることとなった。

需給調整規制の下では、多様化した国民のニーズに即した多様なサービスの提供、効率的な事業運営の確保による国際的な大競争時代への適切な対応等が十分に行い得ないおそれが生じた。また、バブル崩壊後の経済の閉塞状況の中で、我が国全体の経済社会システムの抜本的な構造改革が求められてきた。こうした急速な環境変化の顕在化を踏まえ、平成8年12月、交通運輸分野における需給調整規制の原則廃止の方針が表明された。

需給調整規制を廃止し、市場原理と自己責任原則の下、交通運輸が我が国内において、あるいは国際的に、活性化・高度化・多様化していくためには、需給調整規制廃止の効果を十分に引き出すための次のような市場環境の整備により、事業者間の競争の促進を図ることとされた。

1. 3. 1 総合的な交通インフラの整備

鉄道、空港、港湾等の交通運輸関係の公共施設は、利用者が交通運輸サービスを楽しむための基盤であるが、その整備に当たっては、従来からの国土の均衡ある発展という観点のほか、市場原理の最大限の活用のための競争環境の整備、グローバル化への対応、物流の効率化、円滑な交通運輸の確保等の観点を加え、これらに資する高速鉄道、空港、港湾、物流拠点、交通

ターミナル等の整備を総合的に推進していく必要がある。

こうした交通インフラの整備には、いうまでもなく、多額の資金を要し、その回収にも長期間を要することが多いため、民間単独による投資は望みにくい。このことは、大都市鉄道における通勤混雑緩和のための投資等の場合にも同様である。

しかしながら、こうした交通運輸関係の基盤施設の整備は、今後の競争環境として大前提となるものであり、また、上記のような観点からみても重要度を増している。このため、必要に応じて行政により、又は行政の主導や支援等の措置を通じて、整備されていかななくてはならない。

その際、交通運輸行政として、以下の点に留意する必要がある。

- (1) 計画策定に際して、各交通インフラの整備を整合的に位置付けること。
- (2) 空港・港湾とアクセス手段である鉄道・道路の一体的整備等、各交通モードや施設の有機的な連携を図ること。
- (3) 公共事業の効率的・効果的な実施とともに、透明性の向上を図るため、投資の重点化・効率化、事業採択時の費用対効果分析を含む総合的・体系的な評価の実施、採択後の再評価の実施、建設コストの縮減等を推進すること。また、PFI（Private Finance Initiative）方式の導入による民間の資金力、技術力及び経営能力の活用についても適切に対処していくこと。
- (4) 利用者ニーズに応じたインフラの整備という視点が一層重要となることを踏まえ、中長期的な視点に立って、インフラ整備というハード面と、利用に係るソフト面の施策との整合性を十分に図り、両者が一体となって最大の効果を発揮するようにすること。
- (5) 総合的な交通インフラの整備とその他の社会資本の整備とが相まって、総合的・体系的な国土の開発及び利用に資すること。

1. 3. 2 新たなニーズに対応した創造性豊かなサービスの提供の確保

国民の価値観の多様化、安全性に対する意識の高まり、又は社会の高齢化の進展等により、交通運輸に対する利用者ニーズは多様化、高度化している。こうした新たなニーズに的確に対応して、既存のサービスを一層高度化し、また、創造性豊かなニューサービスを創出するため、事業者による創意工夫の発揮や積極的なビジネスの展開が必要となっている。

交通運輸行政は、事業者による新たなサービスの創造に資するため、社会におけるニーズの変化、規制の緩和等に係る情報を幅広く潜在的な事業者等に対しても提供するとともに、積極的なビジネス展開を促す環境整備を行う必要がある。さらに、新たなサービスを生み出す可能性のある新技術は将来性が不確実でしかも多額の投資を要する場合が多いため、これに対する支援を検討する必要がある。

1. 3. 3 公正な競争の促進のための環境整備

市場原理の活用を十分に実効あらしめるためには、市場の特色等を踏まえつつ、モードにこだわらず事業者の競争を一層促進するための環境整備が必要である。航空、海運分野において公正な競争を図るための国際交渉、輸送機器等の国際標準化への対応をはじめとした多国間・二国間の国際調整、空港容量の制約がある場合の空港スロットの調整ルールの設定、各モードを総合した旅客流動の的確な把握等に適切に対応していく必要がある。

1. 4 公共事業改革（H13 白書）

平成 14 年（2002 年）国土交通省では、当時の公共事業批判に冷静かつ謙虚に耳を傾け、客観的に検証し、改めるべきは躊躇せず改めるとの決意の下、「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」（平成 13 年 6 月 22 日閣議決定）及び「構造改革と経済財政の中期展望」（平成 14 年 1 月 25 日閣議決定）に示された方針を踏まえつつ、これまでの事業のあり方、進め方等全般をゼロベースで見直し、聖域なき改革に自ら進んで取り組んでいくこととして「公共事業改革への取組」を取りまとめて公表した。

1. 4. 1 公共事業に対する意見

当時、公共事業に対しては以下に示す様に様々な意見が指摘されていた。

（1）公共投資全体の規模等について

経済や財政の規模に比べて、公的固定資本全体の規模が欧米先進国と比較して大きい、景気対策としての効果は低下している、等の問題点が指摘されている。

- ・公債残高が急増した原因になっている。
- ・GDP に占める割合でみて我が国の公共投資の規模が欧米諸国に比べ高い。
- ・景気対策としての効果が低下している。

（2）公共投資の計画や配分のあり方について

公共投資に関連する各種長期計画の性格や、予算制度、補助金制度のあり方についての問題提起も含め、公共投資の配分や規模が硬直的で、その時々を経済情勢やニーズに対応しきれていない等の問題点が指摘されている。

- ・長期計画が資源配分を硬直的なものとし、経済動向や財政事情を迅速に事業へ反映することを困難にしている。
- ・長期計画の整備目標は実現可能な「適切な目標」にすべきである。進捗度合いを測る尺度をアウトカム指標に変更すべきである。
- ・費用対効果を厳しく検証した上で、実施の可否などを判断すべきである。関係する施設の整備を一体的に捉えたより大括りの整備計画にして柔軟性を確保すべきである。
- ・補助金が地方の自主性を阻害している。受益者の負担が少ない構造が、公共事業への依存体質を生む一因となっている。
- ・「特定財源」は、財政の硬直化を招く傾向がある。
- ・分野別シェアが固定的であり、必要な分野への投資が行われていない。
- ・都市部で必要な公共事業が行われていない。

（3）個別公共事業の効果・進め方について

1) 事業の選択(決定)について

個別事業の実施前の段階としては、実施の決定に先立って行われる需要予測の妥当性や合意形成等のあり方等の問題点が指摘されている。

- ・バラマキで無駄が多い。新規事業を絞り込むべき。
- ・今から何十年も前に計画されたもので、時代の変化や住民のニーズとかけ離れているものがあ

る。また高度成長を前提にした過大な需要予測に基づいたものが多数存在。

- ・公共事業の結果環境が損なわれかねない。
- ・地元住民の合意が得られていない。
- ・借入金により整備し利用者の負担（料金）により返済する方式は、需要予測が実績と乖離した場合には、国民の負担になるとの懸念がある。

2)事業の実施過程について

事業費用に関する問題点の指摘として、時間管理の観点、積算の妥当性の観点、受注側の競争の確保の観点等からのものがある。また、事業の効率性に関して、実施中評価の実施、重点化等の問題点が指摘されている。

- ・いつまでもたっても完成しない。目的が時代遅れになっている。
- ・いったん走り出すと止まらない。中止も不服申立てもできない。
- ・事業費の見積もりが甘く、後で事業費が膨らむ。
- ・コストが高すぎる。また、効果等が国民からみてわかりにくい。
- ・入札・契約手続きなど公共事業のプロセスが不透明である。

3)事業完成後

完成した施設の需要が予想より少ない、不必要に高価な施設となった等、事業効果が十分に発揮されていない等の問題点が指摘されている。

（４）住民との関係について

国民に開かれた行政の展開への要請が強まる中、公共事業についても透明性に欠けるとの批判が寄せられている。上記で整理した様々な指摘の中には、住民の理解を得る努力を十分に行ってこなかったために生じているものも多いと考えられる。

1)事業の計画・選択過程、2)事業の実施過程、3)事業完成後の各段階を通じて、行政と住民との間で、より透明でオープンな協調関係を築いていくことが強く求められている。

1. 4. 2 指摘に対する基本的考え方

以上の指摘に対する基本的な考え方について、以下の様に記載されている。

（１）公共投資の規模等

1)財政の持続性との関係

公債残高の急増、公債依存度の上昇など、我が国の財政の収支の状況は悪化しており、財政の持続可能性を懸念する声がある。「基本方針」では「我が国の財政は(中略)もはや持続可能な状態ではない」とされている。

近年の財政収支の悪化をもたらした要因としては、(a)累次の経済対策や、社会保障関係費の増大による歳出の増加、(b)景気の低迷や減税の実施による税収の減少等が指摘できるであろう。これらの歳出・歳入の両面にわたる複合的な要因があいまって財政収支の悪化を招いているのであり、公共投資のみに財政赤字の原因を求めるのは適切ではない。

いずれにせよ、こうした厳しい財政事情の中、歳出全般にわたる聖域なき見直しが必要となっ

ており、公共投資についても同様である。地方財政についても、地方債現在高が増加する中、普通建設事業費、とりわけ単独事業の規模が大きく減少しているが、前述の公共事業に対する様々な指摘に応える意味からも、国・地方ともに、さらなる事業の重点化やコスト縮減等に努めていなくてはならない。

2) 公共投資の規模

我が国の公共投資の規模については、「改革と展望」において示された方針を踏まえ見直しを行うこととしており、その際には、(i)公共事業の重点化や各種事業の融合・提携により、効率的な社会資本整備に努めるほか、(ii)民間の資金・ノウハウの活用、既存ストックの有効利用などにより、限られた投資規模で最大限のニーズを満たすための工夫が不可欠である。

他方、我が国の公共投資額が過大であるという論拠として、公的固定資本形成（IG）の対 GDP 比が使われることがある。我が国の公的固定資本形成の対 GDP 比率は 5% 台（一般政府ベース）であり、欧米より高いのは事実である。このことは、主に社会資本整備の歴史的発展段階の違いや地勢的・自然的な国土条件の違い等から説明できる。欧米に比べ社会資本整備の歴史が相対的に浅い我が国においては、社会資本整備が短期間に急速に進められてきた結果を反映したものである。また、平野部が少なく地震も多い等の国土利用上の厳しい条件に耐え得るため、社会資本の整備の必要性や整備費用が相対的に高くならざるを得ないことを反映している。

3) 景気対策としての公共投資

バブル崩壊後、90 年代を通じて、公共投資は景気の下支え役として、大きな役割を果たしてきた。また、公共事業の担い手である建設業は、バブル崩壊後もその就業者数が平成 9 年まで一貫して増加を続け、雇用の受け皿として機能した。

ここで留意すべきは、公共投資のこのような役割は、地域によって異なっていることである。近年、県民 1 人当たり公的固定資本形成額と県民 1 人当たり所得との負の相関が強まっており、所得の低い地域ほど公共事業への依存が高まっている。したがって、公共投資額が減る場合、建設業就業者の円滑な労働移動を促進する一方で、建設企業の新分野等への進出の支援による雇用確保・創出等を図ることが、地方圏において特に重要である。

（２） 公共事業の配分

公共投資の目的別シェアは、時代の変化や国民のニーズを反映して、国民の安全を守る基盤や産業基盤から、より豊かな生活を実現するための生活基盤へと、長期的には大きく変動してきた。一方、道路、港湾等の事業分野ごとのシェアが固定しているとの指摘については、同じ事業分野であっても、情報化への対応、環境問題への対応、少子高齢社会への対応など、新たな課題への対応に重点を置き、事業の内容は変動している。また、公共事業の地域配分が地方に偏っているとの指摘については、例えば空港整備、市街地整備、住宅対策といった事業は、投資額の半分以上が三大都市圏に投じられているなど、地域のニーズに応じてメリハリをつけてきているといえる。なお、「中期展望」においては、「これまでの整備の進展度、整備の緊急性、経済社会の中長期的な変化、国民のニーズの変化等を踏まえ、真に必要な分野に投資を集中する。」「地域間の予備配分については、弾力的な配分を行う」とされている。今後、国土交通省としても、事業の重点化等を一層推進するとともに、地方整備局等を中心により地域密着型の社会資本整備を進める

ことにより、地方の自立性向上にも配慮しつつ、さらに的確に地域のニーズに応えていく必要がある。

（３）長期計画・資金調達等のあり方

社会資本整備プロジェクトは、長期間を要するものが多く、ストック効果が効率的に発現するよう、計画的かつ着実に事業を進めることが必要である。また、どのような整備が行われるか、将来の整備後の社会資本の姿について、国民にわかりやすく示していくことも重要である。こうした観点から、公共事業を進めるに当たって、社会資本整備の長期計画は、現在も一定の意義を有するものといえる。

一方で、長期計画によって、経済社会の変化等を迅速に事業に反映することが困難になっているという面がある。長期計画については、これまでもその時代において重要な政策課題を取り入れてきたが、「改革と展望」も踏まえ、抜本的な見直しを図る必要がある。

なお、道路特定財源制度は、受益者負担の原則に基づき、自動車利用者が利用に応じて道路の整備費を負担する制度である。道路特定財源諸税には、現在、道路整備に充てるため、本則税率より高い暫定税率が設定されており、揮発油税自動車重量税では２倍以上となっている。特定財源については、「基本方針」では「税収を、対応する特定のサービスに要する費用の財源に充てることが、一定の合理性を持ちうる」としても、他方、そのような税収の使途を特定することは、資源の適正な配分を歪め、財政の硬直化を招く傾向がある」とされている。他方、財政の硬直性は歳出全体の問題という側面もあり、実際にも、長期的には道路特定財源税収が増加してきたのに対して、公共事業全体における道路整備費のシェアは減少してきている。

（４）公共事業の効率、効果、進め方について

社会資本整備の歴史が浅い我が国では、いまだ整備が立ち遅れている分野・地域が存在する。また、経済社会の変化に対応するための新たな課題が顕在化しており、これら山積する課題に対応するために公共事業の役割は依然として大きいと考えられる。しかしながら、急速に事業を展開してきた過程で、ともすれば国民に対して事業の必要性や効果をしっかりと説明する努力が不十分な面もあったことも否定できない。なお、「改革と展望」では、「ややもすると必要性の低い公共投資までが行われがちであるなど改善すべき点が多い。」とされている。

これまで述べてきたように、財政状況は厳しく、加えて将来、既存ストックの維持更新費が増大すると見込まれる。新規投資に振り向けることのできる資源が限定される中、今後の公共事業は、事業の重点化、既存ストックの活用等、新たな発想で効率性を追求していかなければならない。また、例えば、堤防が洪水を防止していることや、資源の大部分が港湾を通じて輸入され、生活を支えていることを普段は忘れてるように、事業がいったん完成してしまうと、その効果が当然のこととされ、意識されなくなってしまうという面もあり、事業の必要性・効果をわかりやすく国民に説明し続ける努力が必要である。

また、借入金により施設の整備を行い、その利用者の負担（料金）によりその返済を行うという整備方式に対し、需要予測が実績と乖離した場合は、国民の負担になるとの懸念が指摘されている。この方式は、厳しい財政制約の下、緊急に社会資本整備を進める上で有効な手段であり、事実、高速道路、国際空港の施設の整備が着実に進んできた。しかしながら、需要予測が実績と乖離する場合もあり、事業を進めるに当たっては、こうした乖離がなくなるよう需要予測の精度

向上の努力が必要となるとともに、採算性の検証や、情報開示を一層進めることが必要である。

（５）公共事業のコスト

諸外国に比べ用地費が高いこと、山がちで平地の少ない国土構造、地震の多さ、人口の稠密さからくる高度な環境対策の必要性等、我が国の国土構造等から公共事業のコストを押し上げる要因は少なくない。しかしながら、条件を同じにした上で、日米間の建設コストを比較してみると、平成 10 年にはほとんど差がない状況となっている。国土交通省として、現下の厳しい財政事情の下、社会資本整備を着実に進めていくため、公共事業のコストを総合的に縮減する必要があり、後述のように新たな行動計画を策定し、総合的なコストの縮減に取り組んでいる。

国土交通省として、現下の厳しい財政事情の下、社会資本整備を着実に進めていくため、公共工事のコストを総合的に縮減する必要があり、後述のように新たな行動計画を策定し、総合的なコストの縮減に取り組んでいる。

（６）批判への真摯な対応

国土交通省としては、こうした批判や意見に十分耳を傾け、よりスピーディーに、より低コストに、より質の高い公共事業を進めるべく、抜本的改革を進めている。その中で、住民参加や情報公開など透明性の高い公共事業の実現にもしっかりと取り組んでいかなければならない。

１．４．３ 「２１世紀型公共事業」への転換の具体策

このような「２１世紀型公共事業」への転換の具体策については、以下のように記載されている。

国土交通省における公共事業改革への取組み～２１世紀型社会資本整備への転換～

（１）改革に取り組む決意と改革の基本理念

２１世紀に国土交通省が対応すべき課題は山積している。その解決のための社会資本整備は、依然として不可欠である。一方、投資余力が減少し、財政状況が悪化するなど、右肩上がりで公共投資を進めることは困難な状況となっている。加えて、今後、既存ストックの維持や更新に、これまで以上の資源を振り向けなければならない。

こうした中、国全体の一般公共事業の約 8 割を担い、社会資本整備に大きな責任を負っている国土交通省の責任を全うするためには、広く国民と意見交換を行いながら、限られた資源で、最大限の効果をもたらすよう、社会資本整備のあり方を抜本的に改革することが不可欠である。

国土交通省では 13 年 6 月に「２１世紀国土交通のグランドデザイン(案)」を公表し、今後の社会資本整備等のあり方について国民に問いかけを行った。また、12 年の公共事業の抜本的見直し、入札契約適正化法の制定・運用など、これまでも公共事業に対する国民の信頼回復に取り組んできたところであるが、政府全体で聖域なき構造改革に取り組む中、公共事業についてさらに徹底的な見直しを行い、改革への取組みを一層促進・展開していく決意である。

このため、13 年 6 月には、「基本方針」に先立って、「国土交通省における公共事業改革への取組」(以下、「公共事業改革への取組」)をとりまとめて公表した。また、同年 8 月に公表した「平成 14 年度国土交通省重点施策」においても、「２１世紀型社会資本整備への転換」と名づけて、公共事業改革の推進を強調したところである。

これらの方針にそって、21世紀にふさわしい、真に国民のための公共事業を、

- ・無駄なくスピーディーに、また、コストの縮減に努め、
- ・地域のニーズに応じ、地方の自主性と創意工夫を尊重し、
- ・透明性の一層の向上により国民の信頼を得ながら、

展開している。

(2) 21世紀型分野への社会資本整備の重点化

1) 重点的実施の方向性

いつまでもたっても事業が完成せず、その間に、目的が時代遅れになってしまうとの批判は先にみたが、こうしたことのないよう、事業採択後長期間にわたり継続中の事業等について再評価を行い、事業の進捗の見込みが立たないもの等について中止その他の措置を的確に行うこととしている。平成12年度には、1,070ヶ所について再評価を実施し、うち中止190件(注)、見直し2件となった。13年度には、14年度予算の成立に向け長期継続中の事業等約800件について再評価を実施予定であるが、13年12月末時点ではそのうち56件の再評価が完了し、中止5件(注)となっている。

また、資源循環・自然共生型経済社会の構築、高齢化への対応等21世紀の課題に対応し、社会資本の整備を効果的に推進するため、「公共事業改革への取組」において、以下のような分野について重点的な事業実施を図ることとした。

- ・都市の再生と個性ある地域・美しい国土の形成
- ・環境にやさしい社会の実現
- ・少子高齢社会への対応
- ・グローバル化の進展に対応した人流・物流の実現
- ・安全で災害に強い国づくり

2) 重点的に見直し検討を行う事業分野

以下のような事業分野については、「公共事業改革への取組」において、重点的に見直し検討を行うこととした。なお、「平成14年度予算編成の基本方針」(13年12月4日閣議決定)においても、同様の分野について厳しく見直しを行うとされている。

- ・新規の都市開発事業について既成市街地の事業に重点をシフト
- ・小規模下水道事業について、経済性、効率性等の観点から、合併浄化槽等との分担を見直し
- ・大規模ダム事業について実施計画調査の新規着手を凍結。事業中ダムについて、既存ダムの有効活用を含め水需要の必要性等を厳正に吟味して事業を峻別
- ・高速自動車国道の未事業化区間について採算性等を精査し、整備手法を見直し
- ・公営住宅等の整備について民間借上げや、リフォーム等既存ストックを最大限活用
- ・新たな地方港湾の整備について抑制
- ・今後の地方空港の新設について離島を除き抑制

3) 事業実施箇所の重点化

新規採択案件については引き続き精査するとともに、事業の重点化を図る。

(注)「国庫補助中止」を含む。

(3) 新たな発想、創意工夫に基づく社会資本整備

先に、新たな公共事業の仕組み・進め方として、(i)住民参加や情報公開への積極的対応、(ii)民間の資金・ノウハウの活用、(iii)各種事業の連携・融合、(iv)既存ストックの有効活用、(v)コストの縮減、等が強く要請されていることをみた。国土交通省としては、社会資本整備の責任官庁として、これらの要請を真摯に受け止め、従来の手法・発想にとらわれず、常に知恵を絞り、新たな発想・創意工夫に基づく社会資本整備を展開している。

1)国民に開かれた透明な公共事業

(ア)早い段階からの住民参加の充実

公共事業の透明性を高めるため、構想・計画段階から住民参加の充実を図ることが重要である。PI(パブリック・インボルブメント)、事前説明会、公聴会の開催等について、事業特性に配慮しつつ運用面での整合性を確保するためのガイドラインを検討するなど、対話型行政を引き続き推進する。また、事業の本格実施に先立って一定期間の試行を行い、そこでの評価を踏まえて事業実施のあり方を判断していく「社会実験」の実施など、様々な形で住民参加の工夫が広がっている。

<道路計画合意形成研究会の提言>

道路事業の計画プロセスにおける望ましい合意形成のあり方を検討するため、13年9月に設置された道路計画合意形成研究会は、13年10月31日に提言をまとめた。

提言のポイント：

○構想段階の位置付けの明確化

計画決定プロセスを構想段階と計画段階に分け、構想段階を「当該計画の必要性を行政と市民等が検討する段階」として位置付け。道路計画における公益性の判断と利害調整とを明確に区別した段階的かつ効率的な進め方を導入。

○構想段階におけるPIプロセスの導入

構想段階における計画決定手続きの透明性、客観性、公正さを確保するため、計画の早い段階からの情報公開、市民等の意見把握等などを行う。

○構想段階における計画見直し手続きの明確化

計画の必要性・妥当性については、「道路整備をしない案」も含めた代替案との比較によって検証。「道路整備をしない案」が選択された場合には、事実上、計画は休止。これにより、都市計画手続きの前に、市民の意見を踏まえて計画を休止する手続きを初めて位置付け。

(イ)公共事業の評価システムの確立

平成13年に政策評価を全省的に導入するに当たって、個別の公共事業の評価については、一層の充実を図りつつ引き続き実施することとされているが、国土交通省発足後しばらくの間は、旧北海道開発庁、旧運輸省及び旧建設省がそれぞれ策定した事業評価実施要領に基づいて運用されてきた。同年7月にこれらを一本化し、国土交通省所管公共事業に共通の事業評価実施要領が策定された。本要領は、統一的に個別事業の評価システムを確立することにより、効率性・透明性の一層の向上に資するものである。

<事業評価実施要領の主なポイント>

<新規事業採択時の評価対象事業>

1)事業費を予算化しようとする事業

2)事業採択前の準備・計画段階で個別箇所が明確になる事業のうち、準備・計画に要する費用を予算化しようとする事業

＜公共事業評価システム検討委員会＞

省内の事業評価全般に係る検討を行う体制として、公共事業評価システム検討委員会等を設置
同委員会は、事業評価の実施要領の改定等、事業評価に係る重要事項を検討及び決定

＜再評価時の再評価対象事業＞

- 1)事業採択後 5 年経過して未着工の事業
- 2)事業採択後 10 年経過して継続中の事業
- 3)着工準備費又は実施計画調査費の予算化後 5 年経過した事業
- 4)再評価実施後 5 年経過した事業
- 5)社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業

＜再評価の視点＞

- 1)事業の必要性等(事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業の投資効果(費用対効果分析の原則実施)、事業の進捗状況)
- 2)事業の進捗の見込み
- 3)コスト縮減や代替案立案等の可能性

＜対応方針の考え方＞

[継続]＜再評価の視点＞のうち 1)、2)の各視点で継続が妥当

＜再評価の視点＞のうち 3)の視点に基づき事業を見直して 1)、2)の各視点で継続が妥当

[中止] 1)、2)の各視点のいずれか又は両方で継続が妥当でないと判断

⇒評価結果、対応方針の決定理由、中止に伴う事後措置等を公表

＜事業評価監視委員会＞

すべての再評価対象事業について、学識経験者等の第三者による委員会において審議

(ウ)入札・契約の適正化

地方公共団体も含めた発注者全体を通じて、入札・契約の適正化を促進することにより、公共工事に対する国民の信頼の確保と建設業の健全な発達を促進することを目的とする「公共工事の入札及び契約の適正化の促進に関する法律」(「入札契約適正化法」)が、平成 13 年 4 月より施行された。その前月には、各発注者が取り組むべきガイドラインである「公共工事の入札及び契約の適正化を図るための措置に関する指針」(「適正化指針」、第 II 部第 9 章参照)も閣議決定されており、国全体の一般公共事業の約 8 割を占める国土交通省としては、適正化指針にしたがって、公正な競争の促進、不正行為の排除の徹底、不良・不適格業者の排除などの入札・契約の適正化を積極的に推進している。

(エ)競争性の向上のための新たな入札方式の試行

これまでも多様な入札契約方式の試行など入札契約制度の改善に努めてきたが、13 年 11 月より、さらなる競争性の向上のための実験的取組みの一環として、13 年度の国土交通省地方整備局直轄工事の一部において、以下の新たな入札方式の試行を開始した。

(a)詳細条件審査型一般競争入札の導入(注 1)

(b)公募型指名競争入札の対象範囲の拡大

(c)工事希望型指名競争入札の対象範囲の拡大

(d)指名業者数の多様化

2)民間投資の誘発・活用

(ア)民間投資の誘発

土地の流動化と沿道の高容積率の実現につながるような都市計画道路の整備を促進する、あるいは、まちづくりと一体となった高規格堤防を整備するなど、民間投資をできるだけ誘発するという視点から社会資本整備を進める。また、例えば小型船舶の係留・保管施設の整備と港湾法による放置艇規制など、社会資本整備と規制改革等のソフト施策を組み合わせることによって、民間投資を誘発する効果を高める施策も考えられる。

(イ)PFI の推進

また、社会資本の整備・管理等に民間の資金やノウハウ等を活用し、併せて民間の事業機会を創出するため、PFI(注 2)の導入に積極的に取り組み、幅広い分野での PFI 事業の実現を推進している。

13 年 6 月に都市再生本部が決定した都市再生プロジェクト(第一次決定)では、中央官庁施設等の建設・維持管理等に PFI を積極的に導入することとされ、中央合同庁舎第 7 号館(文部科学省、会計検査院の建替え)について、PFI 手法による整備と、街区全体の再開発について必要な調査を実施することになった。さらに同年 8 月の第二次決定では、国土交通省関係では以下の 3 項目について PFI 手法等を推進することとされた。14 年度においても PFI の積極的な活用を図る。

- ・中央官庁施設(九段第 3 合同庁舎(仮称))
- ・公営住宅(東京都南青山一丁目団地)
- ・港湾(北九州港における国際コンテナターミナル)

(α)国土交通省 PFI セミナー

全国 9 ブロックにおいて、「国土交通省 PFI セミナー」を開催し、約 2,100 人の参加者を得た。PFI 導入に向け検討を行ってきた国土交通省所管事業等について紹介するとともに、意見交換等を通じて PFI への理解を深め、具体の PFI 事業のプロジェクト形成を支援している。

(b)PFI 相談窓口の設置等

13 年 1 月に、国土交通本省内関係各局等に PFI 相談窓口を設置し、民間事業者、地方公共団体等からの相談、提案等に迅速かつ的確に対応できる体制を整えている。また、財政上の支援について、公共施設等の管理者等が受けることのできる事業費補助等を PFI 事業者についても受けられるよう手当てを進めているほか、低利融資など金融上の支援制度、公共荷捌き施設の固定資産税に係る税制上の措置も整備したところである。

(ウ)住宅整備における市場機能の活用

民間による供給が大宗を占め、社会的資産である住宅については、市場機能を大胆に活用して住宅ストックの質の向上・有効活用を図ることが重要である。従来から実施している建築確認事務の民間開放や住宅性能評価・表示制度の実施等に加え、中古住宅市場や住宅リフォーム市場の環境整備、市場機能を活用した住宅金融など、市場を重視しその機能を活用した施策を一層推進していく。

3)融合・連携事業による総合性の発揮とハード・ソフト施策の戦略的組合せ

国土交通省の幅広い守備範囲を活かし、他府省との連携・調整を含め施策の総合的な展開を図ることが重要である。すでに平成 13 年度から、旧 4 省庁間での連携施策を推進しているが、さ

らに施策の本格的な融合・連携を進め、社会資本の整合的・効果的な整備、総合的な交通体系の構築等を推進している。

また、施設整備などのハード施策だけでなく、ソフト施策をこれに戦略的に組み合わせることによって、新たな施設の整備による効果・効用を補完・代替し、又は、施設整備のみによっては実現困難な施策効果を達成するとの視点も重要である。

4)既存ストックの有効活用と21世紀型課題に沿った「質」の重視

新たな施設の整備による効果・効用の補完・代替、事業効果の早期発現、既存施設の機能向上を図る観点から、既存ストックを有効に活用する施策を推進する。例えば、既設ダムの貯水池容量を再配分することによる治水・利水機能等の向上、ETC(ノンストップ自動料金支払いシステム)やTDM(交通需要マネジメント)施策の推進、官庁施設の保全の適正化等は、既存ストックの有効活用施策と位置づけられる。

また、使いやすさの向上、環境負荷の低減、長寿命化といった観点から、質の高い社会資本や交通体系の整備を推進する。「質」の重視により、都市問題の克服、地球環境問題への対応、自然との共生、少子・高齢社会への対応等、21世紀型課題に対応した社会資本整備に役立つ。

例えば、スケルトン・インフィル住宅等の耐久性の高い社会資本の整備促進、中古住宅流通の促進、自然再生事業の推進、ユニバーサルデザインの導入等が、質を重視した施策と位置づけられる。

5)公共事業におけるコスト改革

(ア)公共工事の総合的なコスト縮減

公共工事コスト縮減対策については、「公共工事コスト縮減対策に関する行動指針」(9年4月)に基づき、9～11年度の3年間、各省庁が一致協力して施策を推進し、一定の成果を得てきた。しかしながら、厳しい財政事情の下で引き続き社会資本整備を着実に進めることが要請されており、また、これまでのコスト縮減施策の定着や新たなコスト縮減施策の推進が重要な課題となっている。このため、これまでの取組みにおける課題も踏まえ、12年9月に、公共工事コスト縮減対策関係閣僚会議において、政府の新たな「公共工事コスト縮減対策に関する新行動指針」(「新行動指針」)が策定された。国土交通省においては、13年1月の省庁再編に伴い、旧北海道開発庁、旧運輸省及び旧建設省において策定した新行動計画を統合し、13年3月に国土交通省におけるコスト縮減のための具体的施策を盛り込んだ「公共工事コスト縮減対策に関する新行動計画」を策定した。

新行動計画は、政府新行動指針の内容を包含し、より具体的な形で作成しており、(i)工事コストの低減に加え、(ii)工事の時間的コストの低減、(iii)ライフサイクルコストの低減(施設の品質の向上)、(iv)工事における社会的コストの低減、(v)工事の効率性向上による長期的コストの低減を基本的視点として、総合的なコスト縮減に取り組むこととしている。

(イ)公共事業コスト改革の推進

しかしながら、これまでのコスト縮減施策では限界があるため、13年9月4日の経済財政諮問会議に示された「改革先取り施策パッケージ(扇試案)」に「公共事業コスト改革の推進」として以下の4項目を盛り込み、これまで実施してきた公共工事のコスト縮減対策を一層推進することとした。

(a)工事の平準化の推進

技術者、現場労働者、資機材の手配や調達の合理化を図るため、国庫債務負担行為の活用及び受注者に効率的な施工時期の選択を可能とするフレックス工期の設定を行い、工事の平準化を推進する。

(b)新技術活用の推進

技術指定システム、工事選定技術募集システム、テーマ設定技術募集システムからなる技術活用システムによって、新技術の活用を図る。また、技術活用システムを採用する工事件数を直轄工事全体の一定割合とする新技術活用枠を創設する。

また、民間技術を活用する多様な入札契約方式として、総合評価落札方式、設計・施工一括発注方式、VE方式、性能規定発注方式の導入・拡大に努める。

(c)電子入札の前倒し実施

13年10月より、一部の直轄事業(工事及び建設コンサルタント業務)の入札を、電子入札システムにより行うこととした。13年8月には、電子入札の対象案件と必要な準備(電子認証書、機器等)を発表した。13年度は、電子入札を約100件実施し、14年度には2,000件程度に拡大、15年度からは当初の計画を1年前倒しし、完全実施する予定である。

(d)その他

詳細条件審査型一般競争入札の導入、公募型指名競争入札の対象範囲の拡大等により、入札時における競争性の向上に努める。また、中小企業の受注機会の確保に配慮しつつ適正な発注ロットを設定する。

6)公共工事の品質確保・向上

公共事業のコスト改革を進める一方で、事業により整備される社会資本の品質は確保・向上させなければならない。旧運輸省、旧建設省及び農林水産省では、「発注者責任研究懇談会」を開催し、発注者責任を果たすための取組みについて検討を進めてきた。同懇談会では、12年4月の「第一次とりまとめ」に続き、13年3月に、工事発注段階以降の調達プロセスにおける以下の4つの点について「第二次とりまとめ」を行った。

(ア)発注者支援制度などを検討する前提となる発注者・受注者の役割分担と発注者の体制評価

(イ)発注者支援制度などの具体化に必要な事項

(ウ)企業評価の結果を反映した的確な企業選定の具体的方策

(エ)特許工法などの知的財産権の活用方策

すでに、これまでの懇談会での検討結果を踏まえ、総合評価方式、VE方式、性能規定発注方式、新・工事成績要領の試行等の様々な取組みが行われている。今後は、「第一次とりまとめ」・「第二次とりまとめ」に基づく具体的施策についても試行を重ね、併せてこれらの結果を評価し、よりよい方向に入札契約方式を改善することにより、発注者責任を果たしていくこととしている。

7)地方の発案、創意の尊重

社会資本整備の展開に当たっては、地域のニーズに応じ、地方の自主性と創意工夫を尊重していくことが重要である。

旧港湾建設局と旧地方建設局を統合して新たに発足した地方整備局等は、国土交通本省から、法律等67本にのぼる許認可等の事務の委譲、4兆1,000億円余(13年度事業費ベース)の予算の

一括配分を受けており、地域における社会資本整備の核となる存在である。

国土交通行政全般について、地方整備局、北海道開発局、地方運輸局等が、地方公共団体や地元経済界等との間にオープンで透明な新たな協調・協力関係を築くため、地方ブロック単位での会議を設置する等により、相互に密接に連携しつつ地域密着型の国土交通行政を進めていくよう努力しているが、なかでも社会資本整備については、地方の主体性が活かされるよう、統合補助金や公共事業予算の一括配分制度が創設・拡充されている。

(ア)公共事業予算の一括配分制度

国土交通省の発足に伴い、事業の決定及び執行に関する大臣の権限をできるだけ地方整備局長等へ委任し、各地域単位での直轄事業の実施、補助事業の調整等を総合的に行う仕組みを導入した。また、地方公共団体が行う補助金等の申請窓口については、一括配分事業とともに本省配分事業についても、原則として地方整備局等に一元化した。これにより、地域の社会資本整備については地域で完結するシステムが整備されている。

(イ)統合補助金の創設・拡充など補助金制度の見直し

地域のニーズをよりの確に反映するため、12年度から統合補助金を創設し、13年度にもその創設・拡充を行った。

(a)一定の政策目的を実現するために複数の事業を一体的かつ主体的に実施することができるような類型の統合補助金：13年度現在、4件(注3)。このうち、まちづくり総合支援事業を13年度に拡充(13年度国費600億円。防災機能や交通連結機能の充実を図るため、補助メニューを拡充。予算額を増額。)

(b)個々の事業について地方公共団体が具体の事業箇所・内容を主体的に定めることができる統合補助金：13年度現在、11件(注4)。このうち、公営住宅ストック総合改善事業費統合補助など、6件を13年度に創設。

このほか、13年度に、補助金の廃止、補助採択基準の引上げ等の見直しを行った。

8)土地収用制度の見直し

住民の理解の促進、円滑かつ効率的な事業実施の確保といった近年の公共事業を取り巻く課題に対応するため、土地収用制度の見直しが検討されていたが、平成13年の第151回国会において、土地収用法の一部を改正する法律が成立した。

今回の抜本的な見直しにより、事前説明会、公聴会の開催の義務付けや、第三者機関の意見聴取、収用委員会審理の合理化、補償金払渡方法の合理化、補償基準の法令化、生活再建措置の充実等が規定されることとなった。これにより、土地収用に係る事業認定手続きの透明性・公正性の向上が図られるほか、収用手続に要する時間の短縮等が図られることとなり、21世紀型公共事業の実現に寄与し、国民から信頼される土地収用制度が確立されることが期待される。

(注1)公募型指名競争入札の一部において、施工実績に加え他の適切な条件を付して公募することにより、条件を満足する企業はすべて入札に参加させる方式の導入。

(注2)Private Finance Initiativeの略。公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間の資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う新しい手法。

(注3)まちづくり総合支援事業、住宅宅地関連公共施設整備促進事業、住宅市街地整備総合支援事業(関連公共施設整備部分)、都市再開発関連公共施設整備促進事業。

(注4)統合河川整備事業費補助(一級河川に係る統合補助金)、統合河川整備事業費補助(二級河川

に係る統合補助金)、海岸保全施設整備事業費補助(補修費統合補助)、港湾施設改良費統合補助、公営住宅建設費等統合補助、公営住宅ストック総合改善事業費統合補助、住宅市街地整備総合支援事業、密集住宅市街地整備促進事業、公共下水道等統合補助事業、都市公園等統合補助事業、緑地保全統合補助事業。

(4) 基本的制度のあり方等の検討

1) 長期計画

国土交通省所管の公共事業関係の長期計画について、その多くが平成 14 年度を最終年度としており、15 年度以降の長期計画のあり方については、広く国民、地方公共団体の首長等の意見を聴く PI(パブリック・インボルブメント)を展開するとともに、社会資本整備の現状等を踏まえ、目指すべき整備水準、相互の整合性の確保、国土計画等他の計画体系との関係等にも留意しつつ、「改革と展望」も踏まえ、今年度内を目途として、総合的に見直しを進めている。

2) 道路特定財源制度

道路特定財源制度は、受益者負担の原則に基づき自動車利用者が利用に応じて道路の整備費を負担する制度であり、今後の道路整備の必要性、受益者負担という性格等を踏まえた基本的なあり方の検討が求められている。

これまでも道路特定財源により、沿道環境改善など環境対策や、連続立体交差事業、交通結節点整備などを推進してきたが、14 年度予算案においては、これら分野を重点配分事項とするとともに、民間都市開発に必要な道路整備の立替制度及び無利子貸付制度の創設や、都市部の環状道路等の都市計画道路への貸付制度の創設、低公害車の技術開発等、新規施策の導入を行った。

1. 5 インフラ整備のストック効果の最大化 (H29 白書)

社会資本整備重点計画は、「社会資本整備重点計画法」に基づき、社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するために策定する計画である。

平成 27 年 9 月に第 4 次社会資本整備重点計画(27~32 年度)が閣議決定された。同計画では、厳しい財政制約の下、①切迫する巨大地震や激甚化する気象災害、②加速するインフラ老朽化、③人口減少に伴う地方の疲弊、④激化する国際競争という 4 つの構造的課題に対応するため、社会資本のストック効果の最大化を図ることを基本理念とし、「既存施設の有効活用(賢く使う)」や「集約・再編」を進めながら、ストック効果の高い事業に「選択と集中」を徹底することとしている。また、社会資本整備を支える現場の担い手・技能人材の安定的な確保・育成を位置付け、計画的な社会資本整備の実施及び担い手の確保育成の観点から、安定的・持続的な公共投資の見通しの確保が重要であるとしている。さらに、中長期的な見通しを持った社会資本整備を進めていくため、4 つの重点目標(「社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う」、「災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する」、「人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する」、「民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する」)と 13 の政策パッケージを設定するとともに、代表的な指標については KPI(Key Performance Indicator)として位置づけている。

また、社会資本整備審議会・交通政策審議会交通体系分科会計画部会の下に設置された専門小委員会において、「賢く投資・賢く使う」ための工夫の視点や類型、ストック効果の「見える化・

見せる化」の方法、こうした取組みを体系的に進めるための仕組み等について調査審議が行われ、「ストック効果の最大化に向けて～その具体的戦略の提言～」(平成 28 年 11 月)が取りまとめられた。引き続き、提言に示された考え方を踏まえながら、施策の具体化に取り組み、第 4 次社会資本整備重点計画を着実に推進していく。

さらに、第 4 次社会資本整備重点計画に基づき、各地方の特性に応じて重点的、効率的、効果的に社会資本を整備するための計画として「地方ブロックにおける社会資本整備重点計画」を平成 28 年 3 月に策定した。加えて、当該計画に記載された将来のインフラ整備の時間軸を地図化(可視化)する「インフラみらい MAP プロジェクト」を 28 年 8 月より開始し、実現に向けた検討を進めている。

1. 6 インフラの老朽化対策・長寿命化(H29 白書)

我が国では、高度成長期以降に整備したインフラが今後一斉に老朽化することが見込まれる。このように一斉に老朽化するインフラを計画的に維持管理・更新することにより、国民の安全・安心の確保や維持管理・更新に係るトータルコストの縮減・平準化等を図る必要がある。

このため、平成 25 年 11 月、政府全体の取組みとして、計画的な維持管理・更新等の方向性を示す基本的な計画として、「インフラ長寿命化基本計画」が取りまとめられた。

国土交通省では、この基本計画に基づき、国土交通省が管理・所管するインフラの維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組みの方向性を明らかにする計画として、予防保全の考え方を導入した「国土交通省インフラ長寿命化計画(行動計画)」を他省庁に先駆けて 26 年 5 月に策定した。

現在、行動計画に基づき、各施設の管理者が点検や修繕等を行うとともに、個別施設ごとの具体の対応方針を定める長寿命化計画(個別施設計画)の策定を行うなど、計画的な維持管理・更新に取り組んでいる。

国土交通省では、必要なインフラが持続可能なものとして維持されるよう、引き続き老朽化対策について、重点的・計画的に取り組んでいく。

2. 鉄道

2. 1 鉄道整備計画の枠組み

2. 1. 1 鉄道整備基金（H3 白書）

平成3年10月1日には、鉄道整備のための総合的かつ効率的な助成を行う鉄道整備基金が設立された。鉄道整備基金は高速鉄道ネットワークの形成を図ることによる国土の均衡ある発展と都市鉄道ネットワークの整備を図ることによる大都市の機能の維持及び増進などを目的としている。また、同基金においては、既設新幹線の譲渡収入の一部と従来の国の一般会計からの補助金などを財源として、①整備新幹線の建設のための交付金の交付及び無利子貸付け（NTT-B）、②主要な幹線鉄道の活性化及び都市鉄道の整備のための無利子貸付け及び補助金などの交付、③山梨のリニア実験線の建設のための補助、④地方中小民鉄の近代化のための補助など各種の助成を行うこととしている。

2. 1. 2 鉄道助成制度（H6 白書）

国土の均衡ある発展や生活者重視の観点から、鉄道整備に対する助成の拡充がなされてきている。

平成6年度予算においては、新幹線、地下鉄等の整備に対する補助金の充実、第3セクターの整備する地下鉄の補助対象化、地方単独事業を活用する地下鉄緊急整備事業の創設、中小鉄道に対する近代化補助金の充実等が行われるとともに、都市鉄道・幹線鉄道整備事業費が公共事業関係費に分類され、助成財源の安定的かつ継続的確保が期待されることとなった。なお、これに先立ち、5年度の3次にわたる経済対策として、北陸新幹線高崎～長野間等の整備、地下鉄の新線建設等のための予算が盛り込まれている。

また、特定都市鉄道整備積立金制度についても、制度の一層の充実を図るための「特定都市鉄道整備促進特別措置法」の一部改正が成立し、6年8月1日から施行された。

2. 1. 3 三大都市圏の鉄道整備基本計画答申

① HI 白書

首都圏をはじめ、大都市圏においては、人口、産業、諸機能等の集積が進み、通勤・通学時の鉄道の混雑、都心部を中心とする道路混雑の問題とともに、空間的制約や最近の地価高騰等による居住地の外延化の進展による通勤・通学時間の増大等が大きな問題となっている。

大都市において、増大する輸送需要に的確に対応するとともに、大量の住宅適地の開発を推進し、また、都心部に集中する諸機能の適切な分散を図るためには、交通網の整備が重要な課題である。

このため、大都市における鉄道網の整備については、従来より運輸政策審議会の答申に基づき、計画的かつ着実な整備に努めているところである。東京圏については、昭和60年7月に西暦2000年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申されており、その実現が東京問題の解決の観点からも急務となっている。また、大阪圏については、平成元年5月に、西暦2005年を目標年次として、関西国際空港等の大規模プロジェクトへの対応等を図るべく新たな鉄道網整備計画が答申されたところであり、その実現に向けて努力しているところである。

都市における公共交通機関の混雑を緩和するとともに、都市周辺の住宅適地の拡大に資する都市鉄道の整備を採算性に留意しつつ積極的に進める必要がある。

このため、国は旅客会社（ＪＲ）の都市鉄道の整備について助成を行っており、また、地方公共団体と協力して、地下鉄及びニュータウン鉄道の整備並びに日本鉄道建設公団の行う民鉄線の整備に対して補助を行っているほか、大都市の鉄道整備に対して日本開発銀行からの出融資、多目的旅客ターミナル整備に対してＮＴＴ株売却益を活用した無利子貸付が行われている。元年度には総額で補助金等 550 億円及び日本開発銀行からの融資を含め財投 3,920 億円が計上されている。

また、複々線化等の大規模な輸送力増強工事を促進するため、運賃収入の一部を非課税で積み立て、これを工事資金に充てることができる特定都市鉄道整備積立金制度の活用も図られている。

さらに、首都圏等大都市地域における地価高騰により平均的なサラリーマンが取得可能な通勤・通学に便利な住宅地が不足していることから、沿線の宅地開発と鉄道整備を整合性をとって一体的に推進するための特別措置を講ずることにより、大量の住宅地の円滑な供給と新たな鉄道の着実な整備を図ることを目的とした「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」が、平成元年６月に制定された。当面の適用対象プロジェクトとしては、都心と筑波研究学園都市を結ぶ常磐新線があり、現在、１都３県をはじめとする関係者間で検討を進めているところである。

② H5 白書

さらに平成３年に特殊法人鉄道整備基金が設立され、既存の鉄道整備に関する国の一般会計等財源による助成のほか、新たに既設新幹線の譲渡代金の一部（特定財源）を活用した整備新幹線の建設に対する交付金の交付や主要幹線鉄道又は都市鉄道の整備事業に対する無利子の資金の貸付け等の助成が総合的かつ効率的に行われている。

このような鉄道の整備自体に着目した支援措置のほか、地域の活性化及び振興に大きな役割を果たす複合的な機能をもった旅客ターミナル施設の整備に対しても、日本開発銀行による無利子貸付制度（ＮＴＴ－Ｃ）などの支援措置等が講じられている。

運輸省は、都市鉄道の計画的かつ着実な整備のため、運輸政策審議会及び地方交通審議会の答申に基づき、また、各種の助成制度を活用すること等により、都市鉄道の整備に努めている。

東京圏については、昭和 60 年 7 月に平成 12 年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申され、大阪圏については、元年 5 月に 17 年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申され、また、名古屋圏についても、4 年 1 月に 20 年を目標年次とした鉄道網整備計画が答申された。

都市鉄道の整備については、4 年 6 月の経済審議会の「生活大国 5 カ年計画」において、特色ある質の高い生活空間の実現に資する社会資本整備として位置づけられており、5 年 4 月の政府の「総合的な経済対策の推進について」（以下「新総合経済対策」という。）においても、社会資本整備の新たな展開として、通勤・通学の混雑緩和を目指した都市鉄道の整備が掲げられている。この新総合経済対策の一環として、埼玉高速鉄道埼玉高速鉄道線（赤羽岩淵～浦和大門間 14.5km）・帝都高速度交通営団 11 号線（水天宮前～押上間 5.9km）が今年度中に着工されることとなっている。

運輸省としても、これらの考え方に従って、上記計画の一層の円滑な進捗に努めている。

(2) 東京圏

東京圏の都市鉄道ネットワーク整備は、政府による審議会の答申に沿う形で、計画的に進められてきた。(以下、出典：国土交通省「東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等について」<https://www.mlit.go.jp/common/001039140.pdf>)

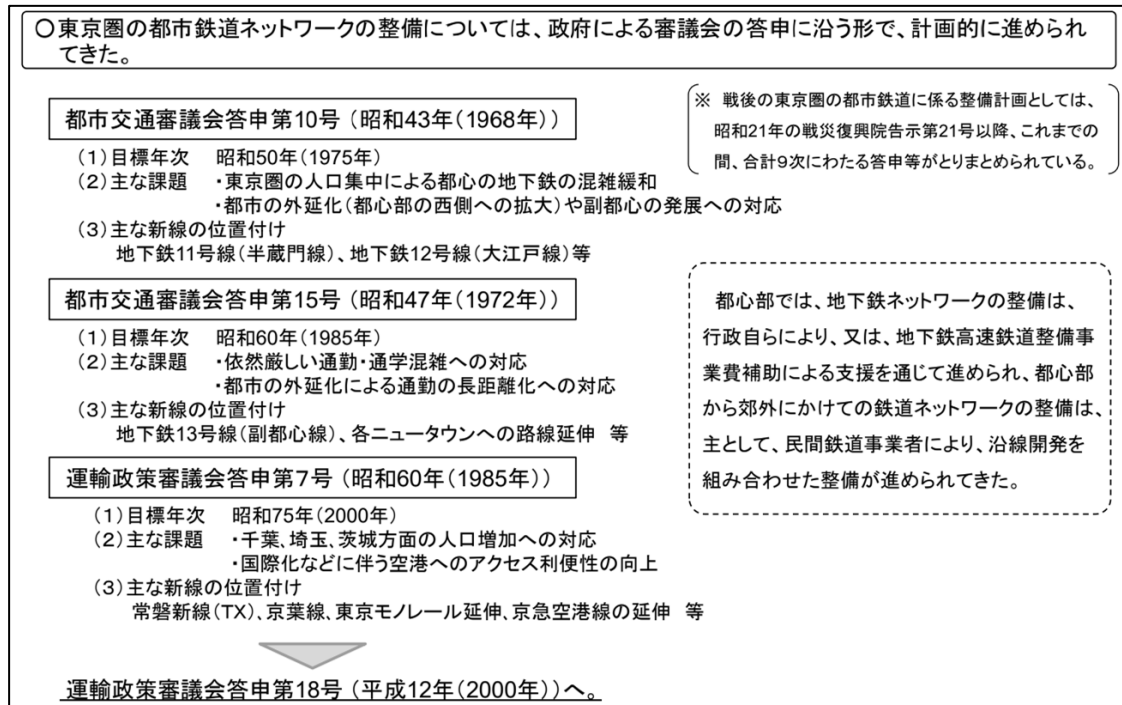


図 14-5 これまでの東京圏の都市鉄道の整備について

出典：国土交通省「東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001039140.pdf>

○「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」の概要
(平成12年1月27日運輸政策審議会答申第18号)

目標年次：平成27年

＜東京圏の将来展望＞

- ・首都圏基本計画(平成11年)で目指すこととされた「分散型ネットワーク構造」が進むと想定。
 - ・東京圏の人口は、平成27年に向けて、全体では4%増加すると予測され、地域別にみると、例えば、東京都区部は約8%減少すると見込まれていた。
- (※実際には、平成22年時点で、全体では約9%の増加、東京都区部では約12%増加となっている。)

＜基本的な考え方＞

1. 混雑の緩和、2. 速達性の向上、3. 都市構造・機能の再編整備等への対応、4. 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化、5. 交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進

＜整備計画＞

- ・今後、必要と考えられる既設路線の改良、路線の新設・複々線等を位置付け。

- ・路線の新設・複々線等については、成田新高速鉄道線、東北縦貫線 りんかい線 神奈川東部方面線など、合計 653km を位置付け。

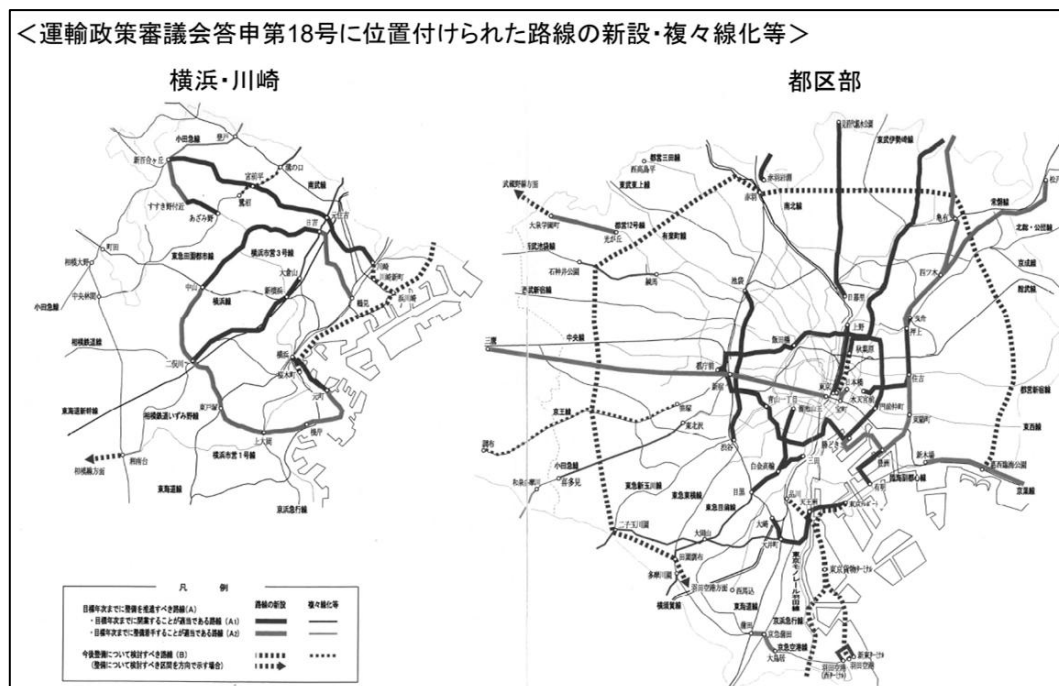


図 1 4-6 運輸政策審議会答申第 18 号に位置付けられた路線の新設・複々線化等

出典：国土交通省「東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001039140.pdf>



図 1 4-7 運輸政策審議会答申第 18 号において「2015 年までに開業することが適当と位置づけられた路線」(A1 路線) の整備状況

出典：国土交通省「東京圏の都市鉄道に係る答申のフォローアップ等について」

<https://www.mlit.go.jp/common/001039140.pdf>

(3) 大阪圏

「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」は、運輸政策審議会が1989年（平成元年）5月31日に行った答申（第10号）であり、大阪圏において2005年（平成17年）までに整備すべき鉄道路線を挙げている。36路線の新設(大阪周辺25路線、京都周辺4路線、神戸周辺7路線)と、12路線の線増路線の整備計画が策定された。

(以下、出典：運輸政策審議会答申図（三大都市圏）、大阪圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000009.html

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_06.pdf)

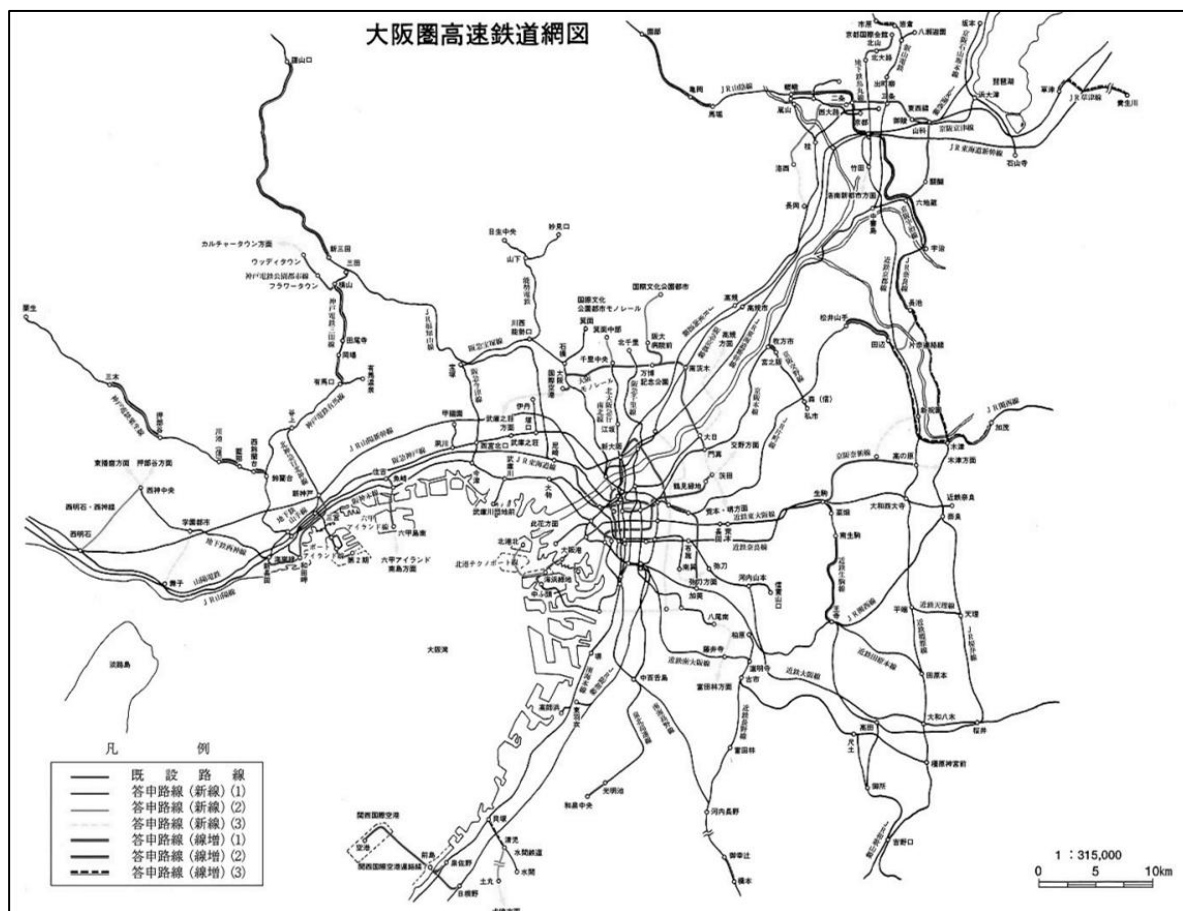


図 14-8 大阪圏高速鉄道網図

出典：運輸政策審議会答申図（三大都市圏）、大阪圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_06.pdf

その後出された近畿圏の鉄道整備の計画に関する答申として、2004年（平成16年）近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」がある。本答申において「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」が選定された。

(4) 名古屋圏

「名古屋圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」は、運輸政策審議会が1992年（平成元年）1月10日に行った答申（第12号）であり、名古屋圏において2008年（平成20年）までに整備すべき鉄道路線を挙げている。

（以下、出典：運輸政策審議会答申図（三大都市圏）、名古屋圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk4_000009.html

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_04.pdf

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_05.pdf)

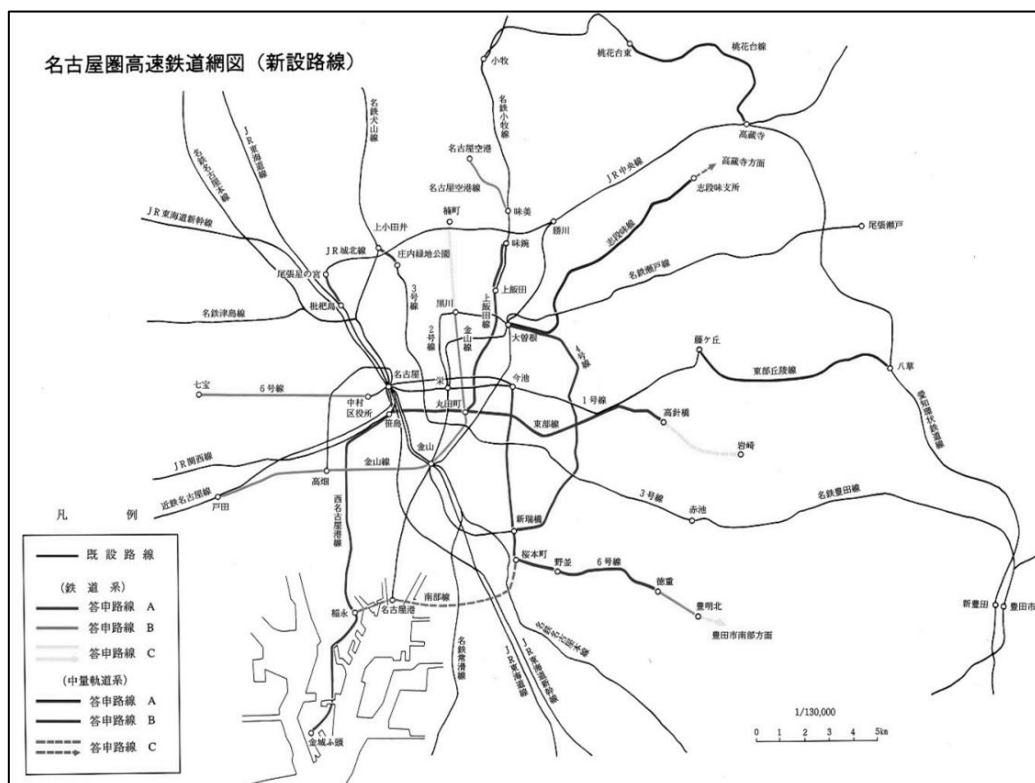


図 14-9 名古屋圏高速鉄道網図（新規路線）

出典：運輸政策審議会答申図（三大都市圏）、名古屋圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_04.pdf

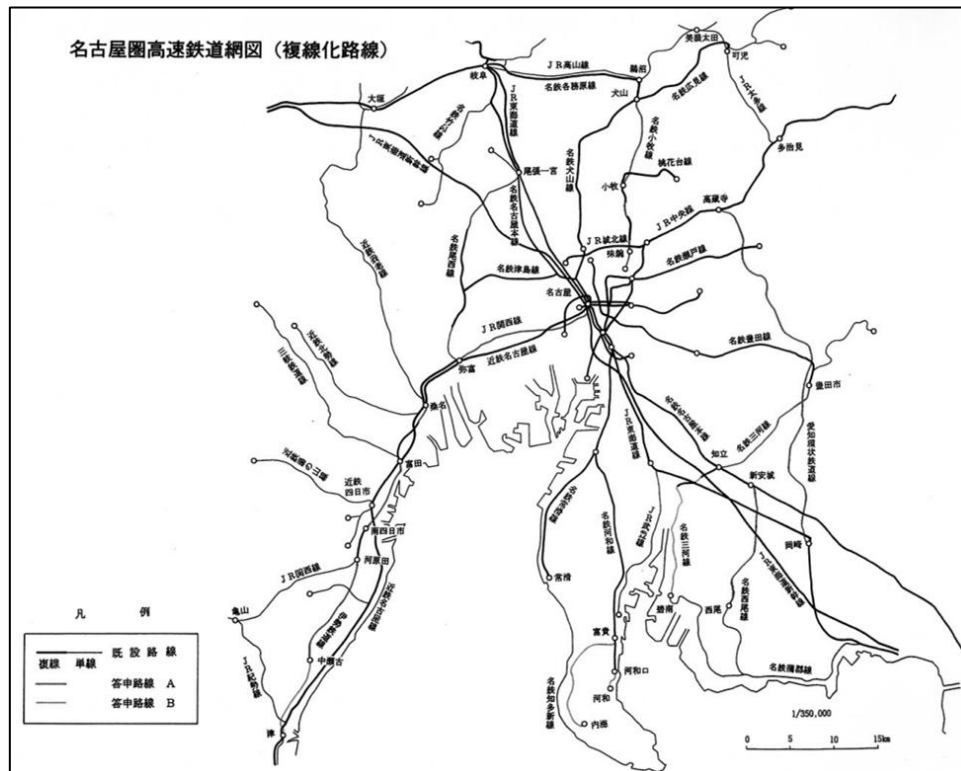


図 14-10 名古屋圏高速鉄道網図（複線化路線）

出典：運輸政策審議会答申図（三大都市圏）、名古屋圏高速鉄道網図

https://www.mlit.go.jp/tetudo/toshitetu/pdf/03_10_05.pdf

2. 1. 4 中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について（H12 白書）

運輸政策審議会は12年8月1日、「中長期的な鉄道整備の基本方針及び鉄道整備の円滑化方策について」答申を行った。

答申においては、今後の鉄道整備の基本方針として、1. 今後の鉄道整備の基本的方向、2. 今後の鉄道整備のあり方及び3. 今後の鉄道整備の支援方策のあり方を明らかにした。

具体的整備水準について、1. 幹線鉄道については、整備新幹線の着実な整備を進めるとともに、五大都市（東京、大阪、名古屋、札幌及び福岡）又は新幹線駅と地方主要都市とを結ぶ在来幹線鉄道の最速列車の表定速度を線形改良、踏切除却及び保安対策の強化等により、時速100km台にまで向上させ、また、五大都市から地方主要都市までの間を、概ね3時間程度で結ぶことをめざす。2. 都市鉄道については大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内（ただし、東京圏は、当面、180%以内）とし、国際的な空港と都心部との間の所要時間を30分台とすることをめざすことを明らかにしている。

運輸省では、本答申を踏まえ、関係省庁、地方公共団体等と連携を図りつつ、新世紀の鉄道が地球環境やひとにやさしい、真の「国民の足」となる社会の実現に向けて、積極的に施策を展開していくこととしている。

2. 2 鉄道整備

2. 2. 1 幹線鉄道整備

(1) 既存新幹線

① H13 白書

既存の新幹線については、JRによりさらなるサービス向上のための取組みとして、例えば東海道新幹線の品川新駅の整備(平成 15 年開業予定)により 1 時間当たりの本数を現在の最大 11 本から 15 本に増加させる等の輸送力増強等が行われている。国からも、これに対し無利子貸し付けを行うなどの支援を行っている。

② H14 白書

新幹線の安定的な輸送を将来にわたり確保していくため、全国新幹線鉄道整備法の一部を改正し、トンネルや橋梁等の構造物の大規模改修に備える引当金制度を創設した。この制度では、開業からの経過年数や車両走行実績、財務状況等から、引当金の積立てが必要かつ適当と判断される場合、国土交通大臣は新幹線の所有営業主体を引当金を積み立てるべき主体として指定することができることとし、指定を受けた所有営業主体は国土交通大臣の承認を受けた引当金積立計画に従い、引当金を積み立てなければならないこととされた。なお、指定を受けた所有営業主体が積み立てる額については、法人税の計算上損金算入が認められることとなっている。この制度に基づき、平成 14 年 8 月、東海道新幹線について引当金積立主体として JR 東海を指定し、同年 10 月、引当金積立計画の承認を行った。

③ H15 白書

既存の新幹線については、平成 15 年 10 月に東海道新幹線の品川新駅が開業し東京南西部へ向かう所要時間が短縮され、また、16 年 3 月に上越新幹線に本庄早稻田駅が新設されるなど更なるサービス向上のための取組みがなされている。

(2) 整備新幹線

a. 共通事項

① H1 白書

整備新幹線については、昭和 48 年全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が決定されて以来、さまざまな議論がなされてきたところであるが、63 年 8 月に輸送需要等に即した施設整備を行うために運輸省が提出した現実的な規格案を前提に、着工優先順位が決定され、さらに、長年の懸案であった財源問題についても平成元年 1 月に結論が得られた。

その後、同年 6 月、財源措置に必要な日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律が成立した。

② H3 白書

3 年度においては、「全国新幹線鉄道整備法の一部を改正する法律」が第 120 回国会において成立、3 年 4 月 26 日に公布、施行され、標準軌新線（いわゆるフル規格新幹線）に加えて新幹線鉄道に準ずる高速鉄道である新幹線鉄道規格新線（いわゆるスーパー特急）や新幹線鉄道直通線（いわゆるミニ新幹線）によって暫定的に新幹線鉄道と同様の手続、助成措置により建設を行うことができることとなった。また、鉄道整備基金による整備新幹線の建設に対する交付金制度が創設された。

③ H6 白書

整備新幹線の今後の取扱いについては、現在、連立与党三党において整備新幹線検討委員会が設置され、検討が行われている。

④ H7 白書

全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画が定められている整備新幹線については、国土の均衡ある発展と地域の活性化に資することから6年12月19日の官房長官、大蔵大臣、運輸大臣及び自治大臣申合せに従い、その整備を積極的に推進している。

また、未着工区間については、駅周辺の都市計画との関連性から整備の緊急性の高い駅において、用地の先行取得のために必要な設計、測量等を行うことを目的とした整備新幹線駅整備調整事業を実施しているほか、難工事が予想される長大トンネルにおいて試掘調査を実施する等の整備新幹線建設推進準備事業を実施している。

⑤ H8 白書

未着工区間については、同申合せにおいて、その整備のための「新しい基本スキーム」につき8年中に成案を得ることとされており、現在、与党において検討が進められている。

⑥ H9 白書

北陸新幹線高崎・長野間は、平成9年10月に整備新幹線として初めて開業した。

これら整備新幹線は、日本鉄道建設公団により建設されており、開業後も同公団が保有し、営業主体であるJRに有償で貸し付けるものである。

並行在来線（整備新幹線と並行している在来線）の取扱いについては、整備新幹線の開業時にJRの経営から分離することとし、具体的な経営分離区間については、沿線地方公共団体及びJRの同意を得て確定することとされている。北陸新幹線高崎・長野間の場合は、高崎・横川間、篠ノ井・長野間は引き続きJRにより運行され、横川・篠ノ井間が分離された。このうち軽井沢・篠ノ井間は、第三セクターしなの鉄道（株）が鉄道の運行を引き継ぎ、また横川・軽井沢間は鉄路が廃止され、代替交通機関としてバスが運行されている。

⑦ H11 白書

整備新幹線建設推進高度化等事業として、新幹線鉄道的高速化効果を他の地域に均てんするための軌間可変電車（フリーゲージトレイン）の技術開発及び未着工区間における所要の調査等を行っている。このうち、フリーゲージトレインの技術開発については、10年10月に試験用車両が完成、11年1月のJR山陰線での走行試験後、4月より米国コロラド州プエブロの試験線において高速走行試験及び耐久性確認試験等を実施している。

新規着工区間等の取扱い政府与党合意における与党3党の申入れに基づき、9年7月より政府・与党整備新幹線検討委員会において新規着工区間（3線3区間）等の取扱いについて検討を行った。この検討委員会は座長を内閣官房長官と自民党政務調査会長の交代制とし、政府・与党の代表12名により構成され、合計11回にわたり様々な角度からの検討が行われた。そして、10年1月にその検討結果が取りまとめられ、現在、本検討結果に基づき、以下のとおり整備を進めている。

検討委員会の検討過程において、財政構造改革の集中改革期間中は新規着工区間の事業費は抑制することとされた。

⑧ H12 白書

平成12年12月18日には、新しい政府・与党申合せが決定され、開業効果をできる限り早期に

発揮させることが国民経済上重要との観点から、既に着工した区間の早期完成を優先して行うとともに、収支改善効果や投資効果等を厳密に検証した上で、既に着工している区間と同時開業が望ましい区間を新たに着工することとした。

⑨ H15 白書

整備新幹線を建設する区間の並行在来線については、JR の経営に対する過重な負担を避けるため、累次の政府与党間の申合せ等において、整備新幹線の開業時に JR の経営から分離することとされている。

⑩ H17 白書

平成 16 年 12 月には、開業効果をできる限り早期に発揮させることが重要との観点から、既に着工した区間の工期短縮を図るとともに、収支改善効果や投資効果等を厳密に検証した上で、特に整備効果の高い区間や既に着工している区間と同時開業が望ましい区間について新たに着工すること等を内容とする政府・与党申合せが決定された。

⑪ H20 白書

未着工区間の新たな着工等を目指して、19 年末より議論が行われており、20 年 12 月には、北海道新幹線（札幌－長万部間（整備方式は要検討））、北陸新幹線（白山総合車両基地－福井間、敦賀駅部の整備）、九州新幹線長崎ルート（長崎駅部の整備）について、21 年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得ること等を内容とする「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項」が決定された。これに基づき、21 年度も引き続き政府・与党による検討を進めていくこととしている。

⑫ H21 白書

平成 21 年 12 月には、整備新幹線問題検討会議及び調整会議を設置し、整備新幹線の整備に関する基本方針等を決定したところである。今後、未着工区間の新規着工や並行在来線の支援などの具体的事項について、さらに検討を進めていくこととしている。

⑬ RI 白書

全国新幹線鉄道整備法では、四国新幹線、四国横断新幹線等の計 11 路線が、いわゆる基本計画路線に位置づけられている。平成 29 年度よりこれら基本計画路線を含む「幹線鉄道ネットワーク等のあり方に関する調査」を行っており、具体的には、新幹線整備が社会・経済に与える効果の検証や、単線による新幹線整備を含む効果的・効率的な新幹線整備手法の研究等に取り組んでいる。

b. 北海道新幹線

① H10 白書

北海道新幹線新青森・札幌間については、10 年 2 月に駅・ルート公表を行い、環境影響評価に関する所要の作業を行っている。また、新函館駅の駅部調査を行っている。

② H11 白書

北海道新幹線新青森札幌間について、環境影響評価を実施している。

また、新函館駅の駅部調査を行っている。

③ H17 白書

平成 16 年 12 月に、北海道新幹線(新青森-新函館間)の新規着工が決定され、17 年 5 月に着工された。

④ H20 白書

未着工区間の新たな着工等を目指して、19 年末より議論が行われており、20 年 12 月には、北海道新幹線（札幌－長万部間（整備方式は要検討））について、21 年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得ること等を内容とする「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項」が決定された。これに基づき、21 年度も引き続き政府・与党による検討を進めていくこととしている。

⑤ H24 白書

未着工区間であった北海道新幹線（新函館（仮称）・札幌間）については、「整備新幹線の取扱いについて」（23 年 12 月 26 日政府・与党確認事項）に基づき、着工に必要な条件をすべて満たしたことから、所要の手続きを経て、24 年 6 月 29 日に工事実施計画の認可を行った。

⑥ H27 白書

28 年 3 月に北海道新幹線（新青森・新函館北斗間）が開業した。

また、24 年 6 月に着工した区間（北海道新幹線（新函館北斗・札幌間））については、「整備新幹線の取扱いについて」（27 年 1 月 14 日政府・与党申合せ）により、開業時期の前倒しが決定されたところである。具体的には、北海道新幹線（新函館北斗・札幌間）は 47 年度から 5 年前倒しし 42 年度末の完成・開業を目指し、現在、着実に整備を進めている。

⑦ RI 白書

北海道新幹線については、新幹線列車と貨物列車がレールを共用し走行している区間のうち、青函トンネル内において、平成 31 年 3 月より 160km/h 運転が開始されたところである。引き続き、安全の確保に万全を期しつつ、新幹線の高速走行と鉄道貨物輸送との二つの機能に十分に配慮しながら、検討を進める。また、営業主である JR 北海道は現在厳しい経営状況に置かれていることから、新青森・新函館北斗間の収益向上に資する取組みの実施状況や、新函館北斗・札幌間の開業による効果等について確認していく。

c. 東北新幹線

① HI 白書

平成元年 6 月、東北新幹線岩手トンネル（岩手県）難工事推進事業として、建設に着手された。

② H3 白書

東北新幹線盛岡～青森間について 3 年 9 月に着工式が行われた。

③ H10 白書

政府・与党整備新幹線検討委員会の検討過程において、財政構造改革の集中改革期間中は新規着工区間の事業費は抑制することとされたが、新規着工区間である東北新幹線八戸・新青森間は収支採算性の見通し等の基本条件が確認されたことから、その着工が決定され、10 年 3 月に着工した。

④ H12 白書

平成 12 年 12 月 18 日には、新しい政府・与党申合せが決定され、開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、既に着工した区間の早期完成を優先して行うとともに、収支改善効果や投資効果等を厳密に検証した上で、既に着工している区間と同時開業が望ましい区間を新たに着工することとした。これにより東北新幹線盛岡・八戸間、八戸・新青森間を整備することとなった。このうち、東北新幹線盛岡・八戸間は平成 14 年 12 月 1 日に開業し、

東京・八戸間の所要時間は従来の 3 時間 33 分から最短で 2 時間 56 分に短縮された。

⑤ H13 白書

現在、東北新幹線盛岡・八戸間、八戸・新青森間を着工して、整備を推進している。

⑥ H14 白書

東北新幹線盛岡・八戸間は平成 14 年 12 月 1 日に開業し、東京・八戸間の所要時間は従来の 3 時間 33 分から最短で 2 時間 56 分に短縮された。

⑦ H15 白書

16 年 3 月末時点で、東北新幹線八戸・新青森間の建設を推進している。

東北新幹線盛岡・八戸間の開業に伴い、東北線盛岡・八戸間は JR 東日本の経営から分離され、盛岡・目時は IGR いわて銀河鉄道が、目時・八戸間は青い森鉄道が、それぞれ運行を引き継いだ。

⑧ H22 白書

平成 22 年 12 月に東北新幹線（八戸－新青森間）新たに開業したところである。

d. 北陸新幹線

① H1 白書

平成元年 6 月、財源措置に必要な日本鉄道建設公団法及び新幹線鉄道保有機構法の一部を改正する法律が成立し、着工優先順位 1 位の北陸新幹線高崎～軽井沢間（約 42km）の工事実施計画の認可を行い、8 月には、その起工式が行われ工事が開始された。

また、同月、北陸新幹線加越トンネル（富山県－石川県）が難工事推進事業として、建設に着手された。

② H3 白書

平成元年に着工している北陸新幹線高崎～軽井沢間に加え、軽井沢～長野間について 3 年 9 月に着工式が行われた。

③ H4 白書

さらに 4 年 8 月には北陸新幹線石動～金沢間について着工した。

また、4 年度には駅を中心とした魅力ある町づくりを行おうという動きに対応して、これと一体となる新幹線駅施設を先行的に整備する「町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業」が創設され、北陸新幹線金沢駅について着工した。

④ H6 白書

北陸新幹線金沢駅において、「町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業」により、新幹線駅施設の先行的整備を推進している。

⑤ H7 白書

現在着工中の北陸新幹線高崎・長野間、糸魚川・魚津間及び石動・金沢間については、その整備を着実に推進している。また、未着工区間については、駅周辺の都市計画との関連性から整備の緊急性の高い北陸新幹線富山駅において、用地の先行取得のために必要な設計、測量等を行うことを目的とした整備新幹線駅整備調整事業を実施しているほか、難工事が予想される長大トンネルにおいて試掘調査を実施する等の整備新幹線建設推進準備事業を実施している。

⑥ H9 白書

北陸新幹線高崎・長野間は、平成 9 年 10 月に整備新幹線として初めて開業した。

これら整備新幹線は、日本鉄道建設公団により建設されており、開業後も同公団が保有し、営業主であるＪＲに有償で貸し付けるものである。

並行在来線（整備新幹線と並行している在来線）の取扱いについては、北陸新幹線高崎・長野間の場合は、高崎・横川間、篠ノ井・長野間は引き続きＪＲにより運行され、横川・篠ノ井間が分離された。このうち軽井沢・篠ノ井間は、第三セクターしなの鉄道（株）が鉄道の運行を引き継ぎ、また横川・軽井沢間は鉄路が廃止され、代替交通機関としてバスが運行されている。

⑦ H10 白書

平成 9 年 10 月には北陸新幹線高崎・長野間が開業した。

政府・与党整備新幹線検討委員会の検討過程において、財政構造改革の集中改革期間中は新規着工区間の事業費は抑制することとされたが、新規着工区間である北陸新幹線長野・上越間は収支採算性の見通し等の基本条件が確認されたことから、その着工が決定され、10 年 3 月に着工した。

平成 10 年には北陸新幹線富山駅、小松駅及び福井駅の駅整備事業を行っている。

⑧ H11 白書

九州新幹線長崎ルート武雄温泉・新大村間について、環境影響評価を実施している。

⑨ H12 白書

整備新幹線については、全国新幹線鉄道整備法に基づき整備計画が定められており、従来から政府・与党間の申合せ等に基づき着実に整備を推進している。平成 12 年 12 月 18 日には、新しい政府・与党申合せが決定され、開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、既に着工した区間の早期完成を優先して行うとともに、収支改善効果や投資効果等を厳密に検証した上で、既に着工している区間と同時開業が望ましい区間を新たに着工することとした。具体的には、北陸新幹線上越・富山間の着工などが決定され、これにより北陸新幹線長野・富山間、石動・金沢間を整備することとなった。

⑩ H13 白書

現在、北陸新幹線長野・富山間、石動・金沢間を着工して、整備を推進している。

⑪ H15 白書

16 年 3 月末時点で、北陸新幹線長野・富山間、石動・金沢間の建設を推進している。

⑫ H17 白書

平成 16 年 12 月には、北陸新幹線(富山-石動間、金沢-白山総合車両基地間、福井駅部)の新規着工及び長野-白山総合車両基地間のフル規格での一体的整備が決定され、同年 6 月に着工された。

⑬ H20 白書

未着工区間の新たな着工等を目指して、19 年末より議論が行われており、20 年 12 月には、北陸新幹線（白山総合車両基地－福井間、敦賀駅部の整備）について、21 年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得ること等を内容とする「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項」が決定された。これに基づき、21 年度も引き続き政府・与党による検討を進めていくこととしている。

⑭ H24 白書

未着工区間であった北陸新幹線（金沢・敦賀間）については、「整備新幹線の取扱いについて」（23 年 12 月 26 日政府・与党確認事項）に基づき、着工に必要な条件をすべて満たしたことが

ら、所要の手続を経て、24 年 6 月 29 日に工事実施計画の認可を行った。

⑮ H27 白書

27 年 3 月に北陸新幹線（長野・金沢間）が開業した。

また、24 年 6 月に着工した区間（北陸新幹線（金沢・敦賀間））については、「整備新幹線の取扱いについて」（27 年 1 月 14 日政府・与党申合せ）により、開業時期の前倒しが決定されたところである。具体的には、北陸新幹線（金沢・敦賀間）は 37 年度から 3 年前倒しし 34 年度末の完成・開業を目指し、現在、着実に整備を進めている。

⑯ H28 白書

未着工区間である北陸新幹線敦賀・大阪間については、国土交通省において概算事業費等のルート選定に係る検討に必要な項目の調査を行い、それに基づき与党整備新幹線建設推進プロジェクトチームにおいて議論が行われ、敦賀駅－小浜市（東小浜）附近－京都駅－京田辺市（松井山手）附近－新大阪駅を結ぶルートとすることが決定された。

⑰ H29 白書

現在、鉄道・運輸機構において、平成 29～30 年度にかけて駅・ルート公表に向けた詳細調査が行われているところであり、この調査による駅・ルートの公表後、環境影響評価の手続きが進められていくことになる（4 年程度）。なお、整備財源の確保については、与党において、これらの詳細調査・環境影響評価の間に検討を行うこととされている。

e. 九州新幹線

① H1 白書

平成元年 6 月、九州新幹線第三紫尾山トンネル（鹿児島県）が難工事推進事業として、建設に着手された。

② H3 白書

九州新幹線八代～西鹿児島間の 3 区間について 3 年 9 月に着工式が行われた。

③ H4 白書

4 年度には駅を中心とした魅力ある町づくりを行おうという動きに対応して、これと一体となる新幹線駅施設を先行的に整備する「町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業」が創設され、九州新幹線西鹿児島駅について着工した。

④ H7 白書

未着工区間については、駅周辺の都市計画との関連性から整備の緊急性の高い九州新幹線熊本駅において、用地の先行取得のために必要な設計、測量等を行うことを目的とした整備新幹線駅整備調整事業を実施しているほか、難工事が予想される長大トンネルにおいて試掘調査を実施する等の整備新幹線建設推進準備事業を実施している。

⑤ H8 白書

8 年 6 月には、「町づくりと一体となった鉄道駅緊急整備事業」により、西鹿児島駅において進められていた新幹線駅施設の先行整備部分が開業した。

⑥ H10 白書

政府・与党整備新幹線検討委員会の検討過程において、財政構造改革の集中改革期間中は新規着工区間の事業費は抑制することとされたが、新規着工区間である九州新幹線船小屋・新八代間は収支採算性の見通し等の基本条件が確認されたことから、その着工が決定され、10 年 3 月に

着工した。

九州新幹線長崎ルート武雄温泉・新大村間については、10年2月に駅・ルート公表を行い、環境影響評価に関する所要の作業を行っている。また、長崎駅の駅部調査を行っている。

⑦ H12 白書

平成12年12月18日には、新しい政府・与党申合せが決定され、開業効果をできる限り早期に発揮させることが国民経済上重要との観点から、既に着工した区間の早期完成を優先して行うとともに、収支改善効果や投資効果等を厳密に検証した上で、既に着工している区間と同時開業が望ましい区間を新たに着工することとした。具体的には、九州新幹線博多・西鹿児島間のフル規格での着工などが決定され、これにより九州新幹線博多・新八代間、新八代・西鹿児島間を整備することとなった。

⑧ H13 白書

現在、九州新幹線博多・新八代間、新八代・西鹿児島間を着工して、整備を推進している。

⑨ H15 白書

九州新幹線新八代・鹿児島中央間(西鹿児島駅は九州新幹線の開業に伴い鹿児島中央駅に名称変更)は16年3月に開業した。16年3月末時点で、九州新幹線博多・新八代間の3線4区間の建設を推進している。

九州新幹線新八代・鹿児島中央間の開業に伴い、鹿児島線八代・川内間はJR九州の経営から分離され、肥薩おれんじ鉄道が運行を引き継いだ。

⑩ H17 白書

平成16年12月には、長崎新幹線(武雄温泉-諫早間)の並行在来線区間の運営のあり方についての調整が整った後の新規着工等が決定された。

⑪ H18 白書

長崎新幹線は20年3月に着工認可された。

⑫ H20 白書

未着工区間の新たな着工等を目指して、19年末より議論が行われており、20年12月には、九州新幹線長崎ルート(長崎駅部の整備)について、21年末までに認可するための所要の検討を進め、結論を得ること等を内容とする「整備新幹線に係る政府・与党ワーキンググループにおける合意事項」が決定された。これに基づき、21年度も引き続き政府・与党による検討を進めていくこととしている。

⑬ H22 白書

23年3月に九州新幹線鹿児島ルート(博多-新八代間)が新たに開業したところである。

⑭ H24 白書

未着工区間であった九州新幹線長崎ルート(武雄温泉・長崎間)については、「整備新幹線の取扱いについて」(23年12月26日政府・与党確認事項)に基づき、着工に必要な条件をすべて満たしたことから、所要の手続を経て、24年6月29日に工事実施計画の認可を行った。

⑮ H27 白書

24年6月に着工した区間(九州新幹線(武雄温泉・長崎間))については、「整備新幹線の取扱いについて」(27年1月14日政府・与党申合せ)により、開業時期の前倒しが決定されたところである。具体的には、九州新幹線(武雄温泉・長崎間)は完成・開業時期を34年度から可能な限り前倒しすることとされ、現在、着実に整備を進めている。

⑩ H29 白書

九州新幹線（武雄温泉・長崎間）については、「整備新幹線の取扱いについて」（27 年 1 月 14 日政府・与党申合せ）に基づき、現在、開業に向けて着実に整備を進めているところである。

九州新幹線（西九州ルート）については、フリーゲージトレインの導入を前提としているところであるが、実用化の前提となる耐久走行試験において車軸に摩耗痕が確認され、摩耗対策に時間を要するため、導入が遅れること、また、通常の新幹線よりもコストが大きくなることから、営業主体である JR 九州によって、導入が困難との立場が示されたことを踏まえ、与党整備新幹線建設推進プロジェクトチーム九州新幹線（西九州ルート）検討委員会において議論が行われ、29 年 9 月に、整備のあり方等に係る今後の検討方針がとりまとめられた。その内容に基づき、フリーゲージトレインを導入する場合、フル規格の新幹線で整備する場合、ミニ新幹線で整備する場合のそれぞれについて、費用や投資効果、工期、山陽新幹線への乗り入れ等の、整備のあり方の検討に必要な項目について調査を行い、3 月に同委員会に対し報告を行ったところである。

（3）中央新幹線

（超電導リニアの技術開発については「第 16 部 技術開発・イノベーション」に示す。）

① H20 白書

基本計画路線である中央新幹線についても、全国新幹線鉄道整備法に基づく調査を進めており、20 年 10 月には調査主体である（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び JR 東海から地形・地質等調査報告書が提出された。同年 12 月には、両者に対し、中央新幹線東京都・大阪市間について供給輸送力、施設・車両の技術開発、建設費用等に関する調査指示を行った。

② H21 白書

全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画路線である中央新幹線については、21 年 12 月に、調査主体である（独）鉄道建設・運輸施設整備支援機構及び JR 東海から供給輸送力、施設・車両の技術開発、建設費用等の調査報告書が提出された。これを受け、22 年 2 月に、営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について交通政策審議会に諮問され、同年 3 月より審議が開始されている。

③ H23 白書

中央新幹線については、22 年 3 月より交通政策審議会において審議が行われ、23 年 5 月、営業主体及び建設主体を JR 東海、走行方式を超電導リニア方式、ルートを南アルプスルートとすることが適当であるとの答申が取りまとめられた。これを受け、「全国新幹線鉄道整備法」に基づき、国土交通大臣が営業主体及び建設主体として JR 東海を指名し、東京・大阪間について、整備計画の決定並びに JR 東海に対する建設の指示を行った。JR 東海は、東京－名古屋間の開業予定を 39 年、名古屋－大阪間の開業予定を 57 年とし、現在、東京・名古屋間について、「環境影響評価法」に基づく手続を行っている。

④ H26 白書

JR 東海は、東京・名古屋間を 39 年、名古屋・大阪間を 57 年に開業予定としており、「環境影響評価法」に基づき、26 年 4 月に東京・名古屋間の環境影響評価書を国土交通省に送付した。国土交通大臣は、26 年 6 月の環境大臣意見を勘案し、26 年 7 月に JR 東海に対して意見を述べた。その後、同年 8 月に JR 東海は国土交通大臣意見を勘案し補正した環境影響評価書を公告・縦覧

するとともに、国土交通省に対して「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その１）」を申請し、同年１０月の国土交通大臣からの認可を受け、現在、本格的な工事の実施に向けた準備を進めているところである。

⑤ H28 白書

品川・名古屋間の工事に財政投融资を活用することにより、大阪までの全線開業を５７年から最大８年間前倒すこととし、２８年の臨時国会において独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正を行い、同年１１月から、同機構より、建設主体であるＪＲ東海に対して、財政融資資金の貸付けが行われているところである。

⑥ H29 白書

中央新幹線は、東京・名古屋間を約４０分、東京・大阪間を約１時間で結び、全線が開業することで三大都市が１時間圏内となり、人口７千万人の巨大な都市圏が形成されることとなる。これにより、我が国の国土構造が大きく変革され、国際競争力の向上が図られるとともに、その成長力が全国に波及し、日本経済全体を発展させるものである。全線開業の時期については、財政投融资を活用することにより、当初５７年であった大阪までの全線開業を最大８年間前倒すこととし、２８年に独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法の改正を行い、同年１１月から、同機構より、建設主体であるＪＲ東海に対して、財政融資資金の貸付けが行われ、昨年７月までに、予定していた３兆円全ての貸付を完了したところである。現在、国土交通大臣が認可した「中央新幹線品川・名古屋駅間工事実施計画（その１）及び（その２）」に従い、ＪＲ東海において、３９年の品川・名古屋間の開業に向け、品川駅や南アルプストンネルの工事等を進めているところである。

（４） 在来幹線鉄道

① H2 白書

加減速性能を向上させた新型車両の導入、軌道の強化、信号保安設備の改良等の実施により、常磐線、湖西線、北陸線、鹿児島線、長崎線、函館線において１３０km/h 運転が実施されている。また、速達列車の設定や接続時分の短縮等により、到達時分の一層の短縮が図られてきているところである。

② H3 白書

在来幹線の高規格化等については、①新幹線と在来線の直通運転化、②在来線の高速化、③鉄道貨物の輸送力増強工事、④新幹線鉄道輸送力増強工事等が挙げられるが、２年度までに、①については、奥羽線福島～山形間（平成４年夏開業予定）で、②については、北越北線（上越線・六日町～信越線・犀潟間、平成７年度開業予定）で実施されてきている。

３年度からは、鉄道整備基金から①～④に挙げる事業に対しての無利子貸付制度が創設され、これにより、これらの事業についてより円滑な整備の促進が図られることになる。

③ H4 白書

平成４年７月１日には、在来線、新幹線両区間の走行が可能な４００系車両「つばさ」による奥羽線福島～山形間の新幹線直通運転が開始された。これにより、東京～山形間が直通で最短２時間２７分で結ばれた。

平成４年３月１３日に田沢湖・奥羽線盛岡～秋田間について新幹線直通運轉化工事の着工式が行われた。これが完成すると、現行の東京～秋田間の所要時間約４時間半が４時間程度にまで短

縮されることになる。

④ H5 白書

鉄道整備基金による無利子貸付制度等を活用し、田沢湖線・奥羽線盛岡～秋田間の新幹線直通運転化等の工事を進めているところであるが、5年度においては、新たに、山陰線・宮福線等の園部～天橋立間及び日豊線小倉～大分間の高速化工事並びに東海道線貨物輸送力増強工事に着手した。

⑤ H6 白書

幹線鉄道活性化補助制度を活用し、北越北線の高速化工事を進めているところであるが、平成6年1月に新たに石勝線・根室線の高速化工事に着手した。また、鉄道整備基金による無利子貸付制度を活用し、田沢湖線・奥羽線盛岡～秋田間の新幹線直通運転化工事、智頭線等、山陰線・宮福線等及び日豊線の高速化工事、東海道線貨物輸送力増強工事等を推進している。

⑥ H8 白書

北越北線、石勝線・根室線及び田沢湖線・奥羽線はいずれも9年春に開業する予定である。

なお、8年3月には、高速化事業が進められてきた山陰線・宮福線等（園部・天橋立間）が開業した。

⑦ H9 白書

9年3月には、これらの制度により、高速化事業を行ったほくほく線（六日町～犀潟）及び石勝線・根室線（南千歳～釧路）並びに新幹線直通運転化事業を行った田沢湖線・奥羽線（盛岡～秋田、いわゆる秋田ミニ新幹線）が開業した。

⑧ H10 白書

在来幹線鉄道については、所要時間の大幅な短縮や利用者の利便性の向上、また、モーダルシフトの推進を図るため、幹線鉄道等活性化事業費補助制度や運輸施設整備事業団による幹線鉄道の整備に対する無利子貸付制度を活用し、整備を推進している。

10年3月に高德線（高松・徳島間）が高速化開業したほか、宗谷線（旭川・名寄間）及び豊肥線（熊本・肥後大津間）の高速化事業を推進している。

武蔵野線・京葉線における貨物列車走行対応化事業及び東海道線における貨物輸送力増強事業を推進している。

⑨ H11 白書

宗谷線（旭川・名寄間）豊肥線（熊本・肥後大津間）の高速化事業を推進しており、豊肥線は平成11年10月に開業し、宗谷線においては平成11年度中の開業が予定されている。また、愛知環状鉄道（岡崎高蔵寺間）の高速化事業を11年3月より実施している。

⑩ H13 白書

広域的な地域間の連携の強化や地域の活性化に資する高速輸送体系の形成の促進を図るため、線路の線形改良等を行うことにより、既存の鉄道施設を最大限に活用して、在来幹線鉄道の高速化を図っている。具体的には、日豊線について立体交差化等の踏切対策や駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携した高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図っている。

⑪ H14 白書

2005年日本国際博覧会（愛知万博）の観客輸送にも資するため、愛知環状鉄道線の一部複線化等を行っている。さらに、平成15年度においては、宇野線・本四備讃線の高速化事業を進めることとしている。

⑫ H15 白書

阪神西大阪線の延伸(西九条～難波間)と併せて、阪神本線と西大阪線との接続駅となっている尼崎駅の配線変更等を行うことにより、阪神本線・西大阪線や近鉄奈良線の神戸方面から奈良方面への乗換なしの移動を可能としている。

⑬ H16 白書

平成 16 年度には、愛知万博の観客輸送にも資する愛知環状鉄道線の一部複線化が完成した。さらに、宇野線・本四備讃線、三岐鉄道北勢線について立体交差化等の踏切対策や駅周辺整備等沿線のまちづくり事業と連携した高速化事業を実施し、相乗的な沿線地域の活性化を図っている。

⑭ H21 白書

平成 21 年度から、JR 北海道の札沼線（桑園・北海道医療大学間）において、電力設備新設、信号・通信設備改修等の高速化事業が実施されている。

⑮ H24 白書

平成 24 年度に、JR 北海道の札沼線（桑園・北海道医療大学間）が全面電化開業され、高速化による所要時分短縮、混雑率緩和、冷房化率の向上等が図られたところである。

2. 2. 2 都市鉄道整備

(1) 旅客会社（JR）

① H 元白書

大都市圏における輸送力増強のための施策として元年 3 月に山陰線嵯峨・馬堀間、片町線長尾・松井山手間の複線化及び片町線長尾・木津間の電化が完成したほか、相模線茅ヶ崎・橋本間、山陰線京都・園部間の電化工事等が行われている。

また、京葉線東京・蘇我間全線開業のための工事が元年度完成を目途に日本鉄道建設公団により進められているが、新木場・蘇我間については、これまでの部分開業区間を拡大し昭和 63 年 12 月に暫定開業が行われた。京葉線はこれにより、営団地下鉄有楽町線を経由して都心と直結されることとなった。

② H2 白書

JR 東日本京葉線（東京～新木場間 7.4km）が 2 年 3 月開業したことにより、東京～蘇我間が全通し、東京湾岸地域と都心部が直結されたほか、JR 西日本山陰線（京都～園部間）の電化が 2 年 3 月に完成した。また、JR 東日本相模線（茅ヶ崎～橋本間）の電化工事、JR 東海瀬戸線（勝川～枇杷島間）の新線建設工事が進められている。

③ H3 白書

JR 東日本相模線（茅ヶ崎～橋本間）の電化工事が完成し、JR 東海瀬戸線（勝川～枇杷島間）の新線建設工事が進められている。

④ H4 白書

新線建設については、3 年 12 月に JR 東海城北線（尾張星の宮～勝川間）が開業したが、引き続き同線（枇杷島～尾張星の宮間）の新線建設工事が進められている。また、複線化については、JR 西日本福知山線（新三田～篠山口間）で進められている。一方、長編成化については、3 年 12 月に、JR 東日本山手線の 11 両編成化を行い、加えて武蔵野線の 8 両編成化を進めている。

⑤ H5 白書

新線建設については、5 年 3 月に JR 東海城北線（枇杷島～尾張星の宮間）が開業した。これ

により城北線は3年度開業区間（尾張星の宮～勝川間）とあわせ、全線11.2kmが開通した。また、線路増設工事については、ＪＲ北海道函館本線（札幌～桑園間）で3線化工事が、ＪＲ北海道札沼線（八軒～あいの里教育大間）及びＪＲ西日本福知山線（新三田～篠山口間）で複線化工事が進められている。

⑥ H6 白書

ＪＲ八高線（八王子～高麗川間）で電化工事等が進められている。

⑦ H7 白書

線路増設工事については、ＪＲ北海道札沼線（八軒～あいの里教育大間）及びＪＲ西日本福知山線（新三田～篠山口間）で複線化工事が進められている。また、ＪＲ東日本埼京線を新宿から恵比寿まで延伸するため、山手貨物線の旅客化工事が進められているほか、ＪＲ八高線（八王子～高麗川線間）で電化工事等が進められている。

⑧ H8 白書

8年3月に、山手貨物線の旅客線化工事により、ＪＲ東日本埼京線が新宿から恵比寿まで延伸された。線路増設工事については、ＪＲ北海道札沼線（八軒～あいの里教育大間）及びＪＲ西日本福知山線（新三田～篠山口間）で複線化工事が進められている。

（２）地下鉄

① H 元白書

地下鉄は、元年9月現在、帝都高速度交通営団及び9都市（札幌市、仙台市、東京都、横浜市、名古屋市、京都市、大阪市、神戸市及び福岡市）において総営業キロ497.6kmの運営が行われている。このうち最近では、営団半蔵門線（半蔵門・三越前間4.4km）、東京都新宿線（篠崎・本八幡間2.8km）、名古屋市6号線（中村区役所・今池間6.3km）の開業が見られたが、これに引き続き大阪市7号線（京橋・鶴見緑地間5.6km）の開業が「国際花と緑の博覧会」の開催にあわせ2年春に予定されているほか、65.1kmにのぼる新線建設が進められている（63年度投資額2,689億円）。

リニアモーター駆動小型地下鉄（リニア・メトロ）については、高騰する地下鉄の建設費の低コスト化を図ることができることから、60年度より3か年にわたり運輸省が中心となって実用化の研究を進めてきた。この研究においてはプロトタイプ車両の製作や試験線の建設を行い、走行試験による実証を行うことによりリニア・メトロが十分実用に供しうることを、さらに、今後の地下鉄路線の整備の促進に十分寄与しうるとの結論に達した。

リニア・メトロの導入については、大阪市地下鉄7号線（京橋・鶴見緑地間）及び東京都地下鉄12号線への採用が決定しており、大阪市地下鉄7号線においては、平成2年春の開業を目指してリニア・メトロによる試運転が行われている

② H2 白書

最近では、車両の小型化、曲線通過性能、登坂性能の向上等を通じて地下鉄建設費の低コスト化を図ることができるという利点を有するリニアモーター駆動小型地下鉄を国内で初めて採用した大阪市7号線（京橋～鶴見緑地間5.2km）が2年3月開業した。さらに、京都市烏丸線（北山～北大路間1.2km）及び営団半蔵門線（三越前～水天宮前間0.9km）の開業が2年秋に予定されているほか、68.2kmにのぼる新線建設が進められている。

③ H3 白書

営団半蔵門線（三越前～水天宮前間 1.3km）が2年11月に開業したほか、営団7号線（赤羽岩淵～駒込間 6.8km）の開業が3年11月に予定されている。なお、地下鉄全体で66.1kmにのぼる新線建設が進められている（3年度投資予定額 3,027 億円）。

④ H4 白書

東京都12号線（光が丘～練馬間 3.8km）が3年12月に開業したが、同線では、車両の小型化及び曲線通過性能・登坂性能の向上によって地下鉄建設費の低コスト化を図ることができる利点を有するリニアモーター駆動小型地下鉄が採用されている。

また、営団7号線（赤羽岩淵～駒込間 6.3km）が3年11月に開業したほか、仙台市営地下鉄南北線（八乙女～泉中央間 1.2km）が、4年7月に延伸開業し、大阪市6号線（動物園前～天下茶屋間 1.7km）、横浜市3号線（新横浜～あざみ野間 10.7km）、福岡市1号線（博多～福岡空港間 3.1km）の開業が5年3月に予定されている。なお、地下鉄全体で61.2kmにのぼる新線建設が進められている。

⑤ H5 白書

大阪市6号線（動物園前～天下茶屋間 1.7km）、横浜市3号線（新横浜～あざみ野 10.7km）、福岡市1号線（博多～福岡空港間 3.1km）が5年3月に、名古屋市3号線（上小田井～庄内緑地公園間 1.4km）が5年8月に開業したほか、名古屋市6号線（今池～野並間 8.6km）の開業が6年3月に予定されている。なお、地下鉄全体で98.4kmにのぼる新線建設が進められている。

⑥ H6 白書

名古屋市6号線（今池～野並間 8.6km）が6年3月に開業したほか、札幌市東豊線（豊水すすきの～福住間 5.5km）の開業が同年10月に予定されている。

⑦ H8 白書

帝都高速度交通営団南北線（駒込～四ッ谷間）が8年3月に延伸開業したところである。

⑧ H20 白書

平成20年6月に東京地下鉄副都心線（池袋～渋谷）が開業した。

（3）ニュータウン鉄道

① H2 白書

民営鉄道事業者が整備するニュータウン鉄道については、日本鉄道建設公団が建設してこれを民営鉄道事業者に移譲する方式がとられており、2年度においては小田急電鉄多摩線、京王帝都鉄道相模原線が開業した。さらに、現在、千葉ニュータウン地区における北総開発鉄道北総線（第2期）、千葉市原ニュータウン地区における千葉急行電鉄千葉急行線を建設中である。

公営鉄道事業者等が整備を行うニュータウン鉄道については、開発者負担に加え、国は、補助対象建設費の36%に相当する額を地方公共団体と折半して補助する措置を講じており、現在、泉北ニュータウン（大阪府）、千葉ニュータウン（千葉県）及び西神ニュータウン（兵庫県）において営業が行われているが、さらに、港北ニュータウン（神奈川県）において横浜市3号線（新羽～あざみ野間）の建設が進められている。

② H9 白書

大都市圏を中心として宅地開発と鉄道整備を複合的に行うものを対象に開発者負担や地域社会の支援措置を制度化したニュータウン鉄道整備事業費補助制度や大都市地域における宅地開発及

び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法に基づく制度による支援措置が創設されており、現在、同法に基づき、宅地開発と一体となった常磐新線（秋葉原～つくば）の整備が行われている。

（４）大手民鉄

① H 元白書

大手民鉄 14 社は、昭和 36 年度以降 7 次にわたる輸送力増強等投資計画を推進し、混雑緩和、輸送サービスの向上などに努めている。

H 2 白書

最近では、京阪電鉄鴨東線（三条～出町柳間 2.3km）、小田急電鉄多摩線（小田急多摩センター～唐木田間 1.5km）、京王帝都電鉄相模原線（南大沢～橋本間 4.4km）及び相模鉄道いずみ野線（いずみ野～いずみ中央間 2.2km）が開業し、大手民鉄の営業キロは総計 2,872.5km となった。

② H 5 白書

首都圏の大手民鉄 5 社は、混雑緩和に資する複々線化等の抜本的な輸送力増強を図るため、特定都市鉄道整備積立金制度の活用による大規模工事を進めている。また、大手民鉄 15 社は、新線建設を始めとする輸送力増強工事、安全対策工事及びサービス改善工事を内容とする輸送力増強等投資計画を昭和 36 年度以降 7 次にわたり推進してきたが、現在は、平成 4 年度に策定された第 8 次輸送力増強等投資計画に基づいて、引き続き輸送サービスの向上等に努めている。

③ H 18 白書

コラム・事例 より速く、より快適に～相鉄・JR 直通線、相鉄・東急直通線の整備～

現在、横浜市西部や神奈川県中部地域から東京都心や新幹線駅にアクセスするためには、横浜駅等での乗換えが必要です。このような状況を受け、「都市鉄道等利便増進法」（平成 17 年制定）に基づく「速達性向上事業」として、18 年度には国土交通大臣が相模鉄道（相鉄）・JR 直通線の計画認定を行い、事業着手されたのに続き、相鉄・東京急行電鉄（東急）直通線についても鉄道事業者から計画の認定申請がなされました。両路線が整備されると、乗換えが不要となり、東京都心へのアクセスが大きく向上するとともに、新横浜駅における新幹線ネットワークとの接続が大幅に改善されることになります。

「都市鉄道等利便増進法」は、既存の都市鉄道の間を連絡する新線の建設等による速達性の向上や、駅内外の一体的整備による交通結節機能の高度化を図るための法律です。上記の両路線の整備は、同法が新たに採用した「受益活用型上下分離方式」を活用することにより、実現に至りました。この方式では、既存の鉄道網を有効活用する連絡線の整備に「鉄道施設を整備する主体」と「それを借りて営業する主体」が参加し、営業主体である鉄道事業者は、連絡線の整備によって受けた利益の範囲内で無理なく使用料を支払い、施設を整備・保有する主体は、安定した使用料収入で施設整備費用を償還していくことになります。

今後、このような新たな制度の活用により、都市鉄道ネットワークを充実させる鉄道路線の整備が更に進んでいくことが期待されます。

④ H 20 白書

平成 20 年 10 月に京阪電鉄中之島線（中之島～天満橋）、21 年 3 月に阪神電鉄阪神なんば線（西九条～近鉄難波）が開業した。

⑤ H 23～29 白書

特定都市鉄道整備積立金制度を活用した小田急小田原線複々線化工事や東急東横線改良工事を

進めている。

また、既存の都市鉄道ネットワークを有効活用しつつ、速達性の向上や交通結節機能の高度化を図ることを目的とする「都市鉄道等利便増進法」を活用し、相鉄・JR 直通線や相鉄・東急直通線等の整備を進め、利用者利便を増進するなど、都市鉄道ネットワークの一層の充実を図っている。

⑥ RI 白書

平成 30 年 3 月には、特定都市鉄道整備積立金制度を活用した小田急小田原線の複々線化事業が完了し、同路線のピーク時間帯混雑率は 192%から 151%に減少した（平成 30 年度調査）。

（５）日本鉄道建設公団による民鉄線の整備

① HI 白書

日本鉄道建設公団は、大都市において、輸送力増強効果が大きくしかも緊急に整備することを要する地下鉄や地下鉄直通都心乗入れ工事、既設線の複々線化工事及びニュータウン線建設工事について、完成後民鉄事業者に譲渡する方式による整備を進めている。

② H2 白書

2 年 3 月京葉線（東京～新木場間）が完成し JR 東日本に貸付けられたほか、同月、小田急電鉄多摩線（小田急多摩センター～唐木田間）及び京王帝都電鉄相模原線（南大沢～橋本間）が、完成後各事業者に譲渡された。民鉄線については、2 年 8 月までに 17 線 110.5km が営業を開始し、都市鉄道の整備において大きな割合を占めている。

（６）モノレール、新交通システム、LRT

① HI 白書

モノレールは、東京モノレールの羽田線等 7 路線が営業中であり、2 年度開業予定の大阪高速鉄道の大阪モノレール線のほか、東京、千葉において 2 路線が工事中である。

また、新交通システムとしては、元年 7 月に開業した横浜新都市交通の金沢シーサイドライン（10.6km）のほか、5 路線が営業中であり、東京、埼玉、愛知、大阪、兵庫及び広島において 6 路線が工事中である。

② H2 白書

モノレールは、東京モノレールの羽田線等 8 路線に加え、2 年 6 月 1 日には大阪高速鉄道の大阪モノレール線（千里中央～南茨木間 6.6km）が開業したところである。また、東京、千葉、大阪において路線の延伸工事が行われている。

また、新交通システムは、神戸新交通のポートアイランド線及び 2 年 2 月に開業した六甲アイランド線の 2 線ほか、5 路線が営業中であり、4 路線が工事中である。

③ H3 白書

3 年 6 月 12 日には千葉都市モノレール(株)の 2 号線が延伸開業（千葉～スポーツセンター間 3.8km）したところであり、現在東京、千葉、大阪において路線の延伸工事が行われている。新交通システムは、神戸新交通(株)のポートアイランド線及び 3 年 3 月に開業した桃花台新交通(株)の桃花台線（小牧～桃花台東間 7.4km）のほか 6 路線が営業中であり、3 路線が工事中である。

④ H5 白書

モノレールは、現在、東京モノレールの羽田線等8路線あるが、現在東京、千葉及び大阪において6路線の延伸工事が行われている。新交通システムは、神戸新交通のポートアイランド線等6路線が営業中であるが、東京、大阪及び広島において3路線が工事中である。

⑤ H6 白書

大阪モノレール線（千里中央～柴原間 3.6km）が6年9月に開業した。

⑥ H7 白書

モノレールは、千葉都市モノレール（千葉みなと～市役所前間 1.8km）が7年8月に開業し、新たに東京、千葉、大阪、及び北九州において6路線の延伸工事が行われているところである。

新交通システムについては、7年11月には、東京臨海新交通臨海線が開業予定であるほか、大阪及び横浜において2路線が工事中である。

⑦ H8 白書

東京臨海高速鉄道臨海副都心線（新木場～東京テレポート間）及び神戸電鉄公園都市線（フラワータウン～ウッディタウン中央間）が8年3月に、東葉高速鉄道東葉高速線（西船橋～東葉勝田台間）が4月に開業する等、着実に都市鉄道の整備が進められている。

新交通システムは、7年11月に開業した東京臨海新交通臨海線（新橋～有明間）を含め、8年7月現在、10路線で営業運転されており、横浜、名古屋及び大阪において3路線が工事中である。

⑧ H10 白書

広島市安芸区の JR 瀬野駅と同駅北部に開発中のニュータウンを結ぶ新交通システム「スカイレール」が、平成10年8月28日より運行を開始している。スカイレールは、山間丘陵部に開発されたニュータウンの地理的条件に配慮し、急なカーブ、急勾配に対応できるよう選択された交通機関であり、鋼桁のレールにぶら下がったゴンドラをワイヤーロープで引っ張って動かす仕組みを持つ、全国でも初めてのユニークな近距離輸送交通アクセスである。

スカイレールの軌道延長は、瀬野駅から中間駅を経てニュータウン北部の駅までの約1.3キロであり、25名定員のゴンドラが、平均時速約15キロ、片道所有時間約5分で結ぶ。総工費は約62億円、宅地開発業者らが出資したスカイレールサービス（株）が運営主体であり、運賃は大人が150円、子供が80円となっている。

スカイレールは、急傾斜地でも設置可能であるという利点のほか、従来のモノレールや新交通システムに比べて建設費が約3分の1と安く、運営も低コスト、工期も短いという長所を有しており、低コストで環境にもやさしい交通機関として、今後の活躍が期待される。

⑨ H11 白書

広島駅前と広電宮島駅を結ぶ超低床電車が平成11年6月9日から運行を開始している。

⑩ H17 白書

平成18年4月には、我が国初の本格的なLRTとして、富山ライトレールが開業した。

⑪ H18 白書

コラム・事例 ローカル線の再生に向けた地域のチャレンジ！～DMVの試験的営業運行～

現在、全国のいわゆるローカル線では、マイカーの普及や少子高齢化の進展等により乗客の減少が進行しており、ワンマン運転化や駅業務の外注化等のこれまでどおりの事業者の経営努力のみでは、維持が難しくなっている路線もあります。このような中、地方鉄道での活用を目標とし

て新しい発想で開発が進められている車両がデュアル・モード・ビークル（DMV）です。

DMV は、線路と道路の両方を走行することができる新しいタイプの乗りものとして、現在、JR 北海道において開発が進められており、平成 19 年 4 月から、同社の釧網本線浜小清水駅～藻琴駅間（11.4km）で試験的な営業運行が開始されます。現在試験走行が繰り返されている試作車両は、マイクロバスを改造したもので、線路上では車体に格納してある鉄車輪を下ろして線路走行のガイド輪とし、後ろのタイヤを線路上で駆動させて走行する一方、道路の上では通常のバスと同様、タイヤの動力のみで走行します。

DMV は、鉄道とバスの乗換えを不要とするシームレスな輸送ができることに加え、マイクロバスをベースとしているため、従来の鉄道車両に比べて小型・軽量であり、車両の購入費や燃費等が低廉であること（JR 北海道の試算によれば、車両の購入費は約 1/7、燃費は約 1/4）等の特性があり、実用化されれば、地方鉄道の維持・充実に活用できるものとして期待されています。しかし、本格的な実用化のためには、現状の鉄道設備では線路上での車両の位置検知が不確実であるなど技術面等での課題が残されており、国土交通省では、JR 北海道と密接に連携しながら解決に向けた取組みを進めています。今回の試験的な営業運行に際しても、各種走行試験の結果や学識経験者等の助言を踏まえてガイドラインを作成し、運行の安全確保に万全を期しています。

JR 北海道での開発が進むにつれ、北海道以外の地域でも DMV の導入の可能性について検討がなされるなど、全国的に注目が高まっています。国土交通省では、今回の試験運行の成果を将来の実用化や全国への普及のために有効に活用していくこととしています。

⑫ H19 白書

新交通システムでは、新たに日暮里・舎人 ライナーが平成 20 年 3 月 30 日に開業した。

⑬ H20、21 白書

平成 20、21 年度は、上下分離方式による LRT の整備・運行が予定されている富山都心線の整備等に対し支援を行った。

⑭ H22 白書

平成 22 年度は、熊本市電（熊本市交通局）において、ヒートアイランド現象の緩和、走行騒音の低減を図るため、軌道緑化事業が行われている。

⑮ H24 白書

平成 24 年度は、鹿児島市電（鹿児島市交通局）において、ヒートアイランド現象の緩和、走行騒音の低減等を図るため、路面電車の軌道敷に芝生を張る軌道緑化事業が行われている。

⑯ H25 白書

平成 25 年度は、高岡駅周辺整備事業（高岡市）において、JR 北陸本線、城端（じょうはな）線、氷見（ひみ）線及び路面電車の万葉線（万葉線株式会社）が結節する主要な交通ターミナルの機能強化を図るため、新ステーションビルまで万葉線の延伸事業等が行われている。

⑰ H26、27 白書

平成 26、27 年度は、札幌市において路面電車の既設線を接続するループ化整備や、富山市において富山駅の南北を路面電車で接続する整備、福井市において路面電車と鉄道の相互乗り入れ整備が進められるなど、各都市で公共交通ネットワークの再構築等が進められている。

⑱ H28 白書

平成 28 年 3 月に福井市において、路面電車の駅前広場乗り入れと鉄道との相互乗り入れが実現した。

(7) 空港へのアクセス鉄道

① H2 白書

新東京国際空港については、3年3月末完成を目指して、JR東日本及び京成電鉄の乗り入れのための工事が行われているほか、関西国際空港にはJR西日本と南海電鉄の乗り入れが、沖合展開後の東京国際空港には東京モノレールの延伸と京浜急行電鉄の乗り入れが予定されている。大阪国際空港についても、大阪モノレール線の乗り入れを行うべく工事を進めている。

② H5 白書

新千歳空港には、JR北海道が4年7月から乗り入れを開始しており、東京国際空港についても京浜急行電鉄が5年4月に空港口まで、東京モノレールが9月に西側ターミナルまで乗り入れを開始した。

さらに、福岡市では、3月に、地下鉄としては全国で初めて空港に乗り入れを開始し、これにより、都心部から福岡空港へのアクセスが飛躍的に向上した。また、今後関西国際空港、大阪国際空港及び宮崎空港にも、鉄軌道の乗り入れが予定されている。

③ H6 白書

関西国際空港においても、JR西日本及び南海電鉄が6年9月の開港に先立って6月から乗り入れを開始した。東京国際空港については、既に京浜急行電鉄が5年4月から空港口（現羽田）まで、東京モノレールが同年9月から西側ターミナル（現羽田空港）まで乗り入れており、さらに東側ターミナルの供用に伴う乗り入れに向けて、それぞれ延伸工事を行っている。また、大阪国際空港及び宮崎空港においても工事が進行している。

④ H12 白書

11年度には空港アクセス鉄道整備への補助制度が創設され、中部国際空港連絡鉄道（中部国際空港～名鉄常滑駅間4.3km）及び仙台空港鉄道（仙台空港～JR名取駅間7.2km）の整備が行われている。

⑤ H13 白書

羽田空港への鉄道アクセスについては、東京都をはじめとする関係者からなる検討委員会において、都営浅草線の東京駅接着等の事業化推進に関する検討を行っている。また、空港線の路線容量拡大及び横浜方面からの直通化を可能とするため、京浜急行蒲田駅の総合的改善を進めている。

中部国際空港の開港に向けて、アクセス鉄道として中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港-名鉄常滑駅間)の整備が行われており、国から補助を行っている。

⑥ H14 白書

北総・公団線と成田空港を接続する成田高速鉄道アクセスの整備を進めることにより、都心から成田空港までの鉄道アクセス時間を30分台とすることを目指すとともに、都営浅草線東京駅接着等の早期具体化を目指した検討等により、さらなる鉄道アクセス利便の向上を図る。

⑦ H15 白書

京成日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良の実施、都営浅草線東京駅接着等の早期具体化を目指した検討等により、さらなる鉄道による交通利便の向上を図っている。

羽田空港への鉄道交通については、第2旅客ターミナルの整備(平成16年12月頃に供用予定)に伴う東京モノレールの延伸や環状八号線からターミナル地区への連絡道路の整備等一層の利便

性の向上を目指した取組みを進めているところである。

仙台空港については、仙台駅～仙台空港間の交通手段の利便性向上のため、仙台空港線の鉄道整備を進めているところである。

（８）宅地開発と一体となった鉄道の整備

① H4 白書

近年の地価高騰等により、大都市地域においては、宅地開発と一体となった鉄道の整備が必要となっている。秋葉原とつくばを結ぶ常磐新線の整備については、３年３月、整備主体として第３セクター「首都圏新都市鉄道株式会社」が設立された。同年１０月には、「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」に基づき、東京都、埼玉県、千葉県及び茨城県が運輸大臣、建設大臣及び自治大臣から基本計画の承認を受け、４年１月には同会社にこの承認基本計画の内容に従った鉄道事業法上の免許が付与された。

② H5 白書

首都圏新都市鉄道株式会社は、５年１月には東京都内の秋葉原～新浅草間について工事施行認可を受けて、事業に着手した。

③ H6 白書

首都圏新都市鉄道株式会社は、６年１月には茨城県内の守谷～伊奈谷和原間について工事施行認可を受けて、事業を進めている。

④ H8 白書

秋葉原とつくばを結ぶ常磐新線の整備については、３年３月、整備主体として第３セクター方式による首都圏新都市鉄道株式会社が設立され、同年１０月には、大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法に基づき、運輸大臣、建設大臣及び自治大臣は、東京都、埼玉県、千葉県及び茨城県に対し、基本計画の承認を行った。同会社は、４年１月にこの承認基本計画の内容に沿って鉄道事業法上の免許を受け、秋葉原～新浅草間（５年１月）、守谷～伊奈谷和原間（６年１月）、新浅草～六町間（７年２月）、六町～三郷中央間（８年２月）について工事施行認可を受けて、事業を進めている。

⑤ H10 白書

この都市鉄道の整備に対する支援措置としては、通勤・通学混雑の緩和等に資する新線建設や複々線化等を進めるため、地下高速鉄道整備事業費補助制度や日本鉄道建設公団による民鉄線建設（P線利子補給金）制度による支援措置が創設されている。この他、大都市圏を中心として宅地開発と鉄道整備を複合的に行うものを対象に開発者負担や地域社会の支援措置を制度化したニュータウン鉄道整備事業費補助制度や大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法に基づく制度による支援措置が創設されており、現在、同法に基づき、宅地開発と一体となった常磐新線（秋葉原～つくば）の整備が行われている。また、将来にわたる輸送力増強工事の資金に充てるために運賃収入の一部を非課税で積み立てることができる特定都市鉄道整備積立金制度が導入されている。さらに、３年度には、鉄道整備基金（９年１０月１日より運輸施設整備事業団に改組）の設立に伴い、都市鉄道の整備に対する無利子貸付制度が創設され、６年度には第３セクターによる地下鉄新線建設に対しても支援を行うことができることとするなど地下高速鉄道整備事業費補助制度の拡充がなされたほか、８年度には、沿線地域の活性化・開発の促進等に資する貨物鉄道の旅客線化事業に対する補助制度が創設されるなど、都市鉄道の整

備に対する支援措置の充実が図られてきている。

2. 2. 3 地方鉄道整備

(1) 地方鉄道新線建設

① H1、2 白書

地方鉄道新線（日本鉄道建設公団が国鉄新線として建設していた路線で工事が凍結されていたもののうち、JR各社（国鉄）以外の鉄道事業者が経営することとなり工事を再開したものは、地元自治体等が主体となった第三セクターにより運営されており、平成元年4月に開業した秋田内陸縦貫鉄道（比立内・松葉間）等8社が営業中であるが、さらに智頭線（上郡～智頭間）等残る6路線の建設が進められている。

② H3～5 白書

地方鉄道新線（旧国鉄の地方交通線対策の一環として国鉄新線としての工事が凍結されていた路線のうち、地元自治体による第三セクターが経営することとなり日本鉄道建設公団による工事を再開したものは、現在までに、秋田内陸縦貫鉄道（比立内～松葉間）等9社が営業中であるが、さらに、北越北線（六日町～犀潟間）等残る5路線の建設が進められている。

③ H6 白書

地方鉄道新線は、現在までに、秋田内陸縦貫鉄道（比立内～松葉間）、三陸鉄道（田老～普代、吉浜～釜石間）等9社が営業中であるが、さらに、北越北線（六日町～犀潟間）等残る5路線の建設が進められており、そのうち智頭線（上郡～智頭間）については6年12月に開業する予定である。

④ H7 白書

地方鉄道新線は、6年12月に開業した智頭急行等10社が営業中であるが、さらに、北越北線（六日町～犀潟間）等残る4路線の建設が進められている。

(2) 中小民鉄の維持

① H1 白書

中小民鉄は、経営改善を図りその維持に努めているものの、大部分の事業者が赤字経営となっているが、地方交通に重要な役割を果たしている。このため、国としても、地方公共団体と協力して、その運輸が継続されないと国民生活に著しい障害が生じるものについて、経常損失額に対し補助（欠損補助）を行うとともに、設備の近代化を推進することにより経営改善、保安度の向上又はサービスの改善効果が著しいと認められるものに対し、設備整備費の一部を補助（近代化補助）している。

63年度においては、34社に対し約7.7億円の国庫補助金を交付した。

② H2 白書

元年度においては、32社に対し約8.4億円の国庫補助金を交付した。

③ H3 白書

2年度においては32社に対し約8.5億円の国庫補助金を交付した。

④ H4 白書

4年度においては、3年5月の信楽高原鐵道の事故等にかんがみ、転換鉄道を含む中小民鉄に対し、安全投資について近代化補助の制度を一層充実し、鉄道係員に対して鉄道の専門家が教育・

指導する教育補助の制度を新設したところである。

⑤ H5～7 白書

近年は、欠損補助を受けている事業者の中にも、経営が好転し黒字となるもの、又は利用者の減少や道路整備の進展に伴いバス輸送の可能性がでてきているものがあり、今後は、基本的には各事業者は欠損補助からの脱却を目指し、国及び地方公共団体は事業者の自立の努力を近代化補助等により支援していくことが必要である。

⑥ H8 白書

今後、国及び地方公共団体においては、中小鉄道事業者の自立的経営のための努力を近代化補助等により支援し、一方、欠損補助を受けている事業者については速やかに欠損補助への依存から脱却するよう指導していくことが必要である。

⑦ H11、12 白書

平成 11 年度より、地方鉄道の安全性の向上を図るため、鉄道軌道近代化設備整備費等補助金を受けて取得した一定の鉄道施設について、税制上の特例措置を講じている。

⑧ H14、15 白書

平成 14 年度においては、地方中小鉄道の安全性の向上のための「自動列車停止装置(ATS)緊急整備事業」及び「安全性緊急評価事業」を近代化補助の新規・拡充項目として新たに追加し、助成措置の拡充を図るとともに、一定の鉄道施設について税制上の特例措置を講じている。

⑨ H16 白書

特に平成 16 年度からは、安全性緊急評価の結果を踏まえて緊急に安全対策を講じる必要から、緊急保全整備事業等への支援を拡充している。

⑩ H17、18 白書

平成 17 年度からは、鉄道事業者と地域の関係者による利便性向上に向けた再生計画に基づく事業に対して近代化補助を拡充し、重点的・効果的に支援している。

⑪ H19、20 白書

地域の生活を支える公共交通の活性化 地域公共交通の活性化及び再生を総合的、一体的かつ効率的に推進するため、平成 19 年 10 月 1 日に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が施行された。この法律により、地方鉄道等当該地域にとって最適な公共交通のあり方について合意形成を図り、合意した内容を確実に実施するための制度を整備した。また、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、地域公共交通の現状と課題、地域公共交通に関する施策展開の目標、今後の施策展開の基本的方向性や、各主体の取組みのあり方等について取りまとめられ、19 年 7 月に報告書「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」が公表された。

⑫ H21 白書

地域鉄道事業者が行う保安度の向上又は輸送の継続に資する設備整備に対して輸送高度化補助金や税制上の特例措置により支援をしているが、平成 21 年度からは補助率を一律 1/3 に嵩上げる等制度の拡充を図った。

⑬ H25 白書

交通政策に関する基本理念やその実現に向けた施策、国や地方公共団体の責務などを定める基本法制として、「交通政策基本法」が平成 25 年 12 月に公布・施行された。

⑭ H26 白書

地域鉄道は、住民の足として沿線住民の暮らしを支えるとともに、観光等地域間の交流を支える基幹的な公共交通として、重要な役割を果たしているが、その経営は極めて厳しい状況にある。このため、地域公共交通確保維持改善事業や税制上の特例措置により、安全設備の整備等に対して支援を行うほか、幹線鉄道等活性化事業により、鉄道利用の潜在的なニーズが高い地方部の路線について、新駅の設置等に対する支援を行っている。

(3) 転換鉄道

① H1～5 白書

鉄道転換線は、地元の要請に基づいて設立された第三セクター等により運営されており、列車の運行回数が増加するなど利便性は高まっているが、モータリゼーションの進展等のため輸送人員が減少している事業者が多く、また、収支状況については、転換前と比較すると大幅に改善されているものの、経常損失を出している事業者が多いことから、必ずしもその経営の見通しは楽観できるものではない。

各社とも経費の削減、イベント列車の運行による増収を図るなど 経営努力を行っているが、地域のための鉄道という本来の目的を達成するためには、事業者における一層の経営努力はもちろんのこと、旅客誘致に対する地元関係者の積極的な協力が不可欠である。

② H6～8 白書

今後は、事業者にとっては、近代化補助（4年度より対象化）を積極的に活用しつつ、自立的な経営ができるよう一層の努力をし、地元地方公共団体等にとっては、経営安定のための基金の運用等を行うほか、旅客誘致のための積極的な働きかけを行うなど、鉄道経営を維持するための条件整備を行っていくことが必要である。

2. 2. 4 鉄道海外輸出（H29 白書）

（詳細は、「第4部 国際関係」に示す。）

○タイ

平成29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。

○マレーシア・シンガポール

平成29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た。

○インド

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。

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。

3. 道路

3. 1 道路整備計画の枠組み

3. 1. 1 整備計画

(1) 道路整備長期計画

(出典：国土交通省総合政策局「日本における道路インフラ整備に関わる歴史と現状」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/inter/keizai/gijyutu/pdf/road_env_jl_02.pdf)

昭和 28 年(1953 年)に「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」、昭和 33 年(1958 年)に「道路整備緊急措置法」が制定されて、揮発油税を道路特定財源とすること、道路整備 5 箇年計画を策定し、閣議決定すべきこと、計画には道路整備の目標、事業の量を定めること等について規定された。

第 1 次計画は公共事業(一般道路事業)についてのみの計画であったが、第 2 次計画以降では有料道路事業も推進された。総投資規模は第 12 次計画(新 5 箇年計画、平成 10 年度(1998 年度)～平成 14 年度(2002 年度))では約 73 兆円となっている。

表 14-2 道路整備 5 年計画の推移(戦後～第 7 次 5 年計画)

戦後～道路整備計画以前	第 1 次道路整備 5 年計画	第 2 次道路整備 5 年計画	第 3 次道路整備 5 年計画
1945 年度～1953 年度	1954 年度～1957 年度	1958 年度～1960 年度	1961 年度～1963 年度
戦後は、「道路維持管理 5 年計画」により、現状の道路の維持修繕に重点をおき、全国の道路復旧に全力を注いだ。しかしながら、必要な国費に乏しく十分な道路復旧が行えなかった。	一般道路事業： 1,821 億円 (2,600 億円) 有料道路事業： 146 億円 (—) 地方道路事業： 1,119 億円 (—) 高速道路調査団(団長：ラルフ・J・ワキンス)が来日し、道路整備拡充の勧告を受けた。(1956 年)	一般道路事業： 1,821 億円 (2,600 億円) 有料道路事業： 146 億円 (—) 地方道路事業： 1,119 億円 (—) 1.計画経済等との整合 2.経済発展のネックとなっている道路への整備の要請 3.高速国道法、国幹道法制定等の道路整備促進気運の盛り上がり	一般道路事業： 1,821 億円 (2,600 億円) 有料道路事業： 146 億円 (—) 地方道路事業： 1,119 億円 (—) 1.計画経済等との整合 2.経済発展のネックとなっている道路への整備の要請 3.高速国道法、国幹道法制定等の道路整備促進気運の盛り上がり
1953 年「道路整備費の財源等に関する臨時措置法」： このころには、戦後の荒廃状況が相当改善され補修事業から改良事業へ移行された。			
第 4 次道路整備 5 年計画	第 5 次道路整備 5 年計画	第 6 次道路整備 5 年計画	第 7 次道路整備 5 年計画
1964 年度～1966 年度	1967 年度～1969 年度	1970 年度～1972 年度	1973 年度～1977 年度
一般道路事業： 12,441 億円 (22,000 億円) 有料道路事業： 11,000 億円 (4,432 億円) 地方道路事業： 8,000 億円 (5,023 億円) 1.計画経済等との整合 2.道路交通需要の急速な増大 3.地域開発に応ずる道路整備 4.現道歩道方式の採用	一般道路事業： 17,956 億円 (35,500 億円) 有料道路事業： 7,535 億円 (18,000 億円) 地方道路事業： 9,127 億円 (11,000 億円) 1.経済計画等との整合 2.交通需要の増大 3.国土開発幹線自動車道路網の決定に伴う道路計画の再検討 4.新たな人口動態への対応 5.流通合理化への対応	一般道路事業： 31,080 億円 (52,000 億円) 有料道路事業： 13,179 億円 (25,000 億円) 地方道路事業： 17,863 億円 (25,500 億円) 1.経済計画等との整合 2.新しい道路網体系の確立 3.自動車輸送の近代化に対応 4.交通安全対策の確立	一般道路事業： 77,578 億円 (93,400 億円) 有料道路事業： 39,608 億円 (49,600 億円) 地方道路事業： 46,939 億円 (47,000 億円) 1.経済計画等との整合 2.過密・過疎の解消と地方都市の育成 3.生活環境の改善 4.交通安全対策・道路環境対策の充実

※各事業の実績額と、括弧内は計画額を記してある。

出典：国土交通省総合政策局「日本における道路インフラ整備に関わる歴史と現状」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/inter/keizai/gijyutu/pdf/road_env_jl_02.pdf

表 14-3 道路整備5カ年計画の推移（第8次～新5カ年計画（第12次5カ年計画））

第8次道路整備5カ年計画 1978年度～1982年度	第9次道路整備5カ年計画 1983年度～1987年度	第10次道路整備5カ年計画 1988年度～1992年度	第11次道路整備5カ年計画 1993年度～1997年度
一般道路事業： 129,479億円（135,000億円） 有料道路事業： 39,608億円（68,000億円） 地方道路事業： 75,000億円（92,314億円）	一般道路事業： 159,265億円（160,000億円） 有料道路事業： 97,403億円（92,000億円） 地方道路事業： 112,527億円（117,000億円）	一般道路事業： 226,376億円（238,000億円） 有料道路事業： 142,387億円（140,000億円） 地方道路事業： 181,643億円（139,000億円）	一般道路事業： 286,274億円（288,000億円） 有料道路事業： 177,036億円（206,000億円） 地方道路事業： 254,762億円（252,000億円）
1.経済計画等との整合 2.道路交通需要の着実な増大 3.道路に対するニーズの多様化への対応（生活環境面、交通安全等） 4.構想推進のための基盤整備 5.資源・エネルギー制約への対応	1.今後の経済・社会動向への対応（地方位定住と都市化の進展、産業構造の高度化等） 2.道路交通需要の着実な増大 3.道路整備の立ち遅れと国民の多様な要求に対応する道路整備の充実	1.四全総等との整合を図り、多極分散型国土の形成、地域社会の活性化への対応 2.進展するくるま社会と道路整備の立ち遅れへの対応 3.社会経済の変化、道路に対するニーズの多様化への対応	1.「公共投資基本計画」「生活大国5カ年計画」との整合 2.生活者の豊かさの向上、一極集中の是正、活力ある地域集積圏の実現への対応 3.道路整備の立ち遅れ、進展するくるま社会、道路に対するニーズの多様化への対応

新道路整備5カ年計画 1998年度～2002年度
一般道路事業：（249,700億円） 有料道路事業：（61,400億円） 高企画幹線道路：（150,900億円） 地方道路事業：（268,000億円）
1.効果的・効率的な社会、生活、経済の諸活動の展開への要請を受け、社会的公共空間機能交通機能等、道路の持つ多様な機能の再構築の必要性の高まり 2.ゆとり志向と生活重視のニーズの高まりを受け、くるま中心の視点から人の視点に立った道路整備への要請の高まり 3.地域により異なるニーズの顕在化や国民の多様化を踏まえ、社会的効果により投資を判断する時代への対応 4.物流効率化、市街地整備、渋滞解消、環境保全、国土保全等国民の要請に対する対応

※各事業の実績額と、括弧内は計画額を記してある。

出典：国土交通省総合政策局「日本における道路インフラ整備に関わる歴史と現状」

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/inter/keizai/gijyutu/pdf/road_env_jl_02.pdf

平成期に関わる第10次～第12次の長期計画では、以下の目的を掲げている。

第10次：昭和63年度（1988年度）～平成4年度（1992年度）

- 1.四全総等との整合を図り、多極分散型国土の形成、地域社会の活性化への対応
- 2.進展するくるま社会と道路整備の立ち遅れへの対応
- 3.社会経済の変化、道路に対するニーズの多様化への対応

第11次：平成5年度（1993年度）～平成9年度（1997年度）

- 1.「公共投資基本計画」「生活大国5カ年計画」との整合
- 2.生活者の豊かさの向上、一極集中の是正、活力ある地域集積圏の実現への対応
- 3.道路整備の立ち遅れ、進展するくるま社会、道路に対するニーズの多様化への対応

第12次：平成10年度（1998年度）～平成14年度（2002年度）

- 1.効果的・効率的な社会、生活、経済の諸活動の展開への要請を受け、社会的公共空間機能交通機能等、道路の持つ多様な機能の再構築の必要性の高まり
- 2.ゆとり志向と生活重視のニーズの高まりを受け、くるま中心の視点から人の視点に立った道路整備への要請の高まり
- 3.地域により異なるニーズの顕在化や国民の多様化を踏まえ、社会的効果により投資を判断する時代への対応
- 4.物流効率化、市街地整備、渋滞解消、環境保全、国土保全等国民の要請に対する対応

（２）社会資本整備重点計画

（出典：第Ⅰ次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406603.pdf>）

わが国の社会資本については、平成 14 年（2002 年）までの事業分野別の緊急措置法に 基づく計画等による緊急かつ計画的な整備により、その充実を図ってきた。しかし、国際競争力の強化、少子・高齢社会への対応、環境問題への対応、安心して暮らしやすい社会の実現、美しい国づくり等の観点から残された政策課題への重点的な取り組みが求められ、また、社会資本の整備については、より低コストで、質の高い事業を実現するといった時代の要請に応じ、一層重点的、効果的かつ効率的に推進していくことが求められるようになってきた。

このような状況を踏まえ、社会資本の整備に係る計画の重点を、政策目標の実現に向けて国民が享受する成果の発揮に転換するとともに、政策目標の実現に係る事業間の連携を一層深めるため、広く国民生活・産業活動の基盤を形成する社会資本（以下「社会資本」という。）の整備に係る事業分野別の計画を統合し、社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）として定めることとした。

そのために必要な法整備として、「社会資本整備重点計画法」及び「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」が平成 15 年（2003 年）3 月に成立した。

重点計画においては、21 世紀の国土、経済社会のあり方を見据えつつ、計画期間中に社会資本整備事業により実現を図るべき目標と、当該目標の達成のために実施すべき、社会資本の整備とあいまって効果の増大を図る事務等（ソフト施策等）や民間主体による社会資本の整備も含めた社会資本整備事業の概要を、国民に明らかにすることとした。

また、地域住民等の理解と協力の確保、既存の社会資本の有効活用、公共事業の入札及び契約の改善、技術開発等による費用の縮減その他社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するために求められる、社会資本の整備に関する改革の方向性を国民に明らかにすることとした。

西暦	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025		
元号	H 15	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7		
国土計画	21世紀国土のグランドデザイン												第二次国土形成計画												
						国土形成計画																			
社会資本整備 重点計画	第1次										第3次										第5次				
						第2次								第4次											

図 14-11 社会資本整備重点計画の計画期間（再掲）

出典：国土交通省各社会資本整備重点計画等より作成

平成期に策定された社会資本整備重点計画における道路整備の目標は以下に示すとおりである。

α. 第Ⅰ次社会資本整備重点計画（H15～19）

（出典：第Ⅰ次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406603.pdf>）

Ⅰ 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

成果主義に基づく行政マネジメントを導入することにより、より透明性の高い、効果的かつ効率的な道路整備を推進し、社会・経済の活性化と暮らしの豊かさの向上を図る。その際、「活力」、「暮らし」、「安全」、「環境」の各施策テーマに基づき、質の高い道路サービスの低コストでの提供、地域特性に応じた柔軟な道路構造の採用等による地方の裁量の拡大、有料道路における多様な弾力的な料金施策の導入等による既存ストックの有効活用、市民参画型の道路計画・管理等の導入、今後の高速道路の整備・料金のあり方や有料道路制度の運用の検討等を進め、効率的に「つくる」とともに有効に「使う」ことを徹底し、国民本位の道路行政を推進する。

２ 事業の概要

（Ⅰ）活 力 ～都市再生と地域連携による経済活力の回復～

- ・道路整備の推進や路上工事の徹底合理化、ETC普及促進等により道路渋滞を削減

○道路渋滞による損失時間

【38.1 億人時間/年(H14)→約Ⅰ割削減(H19)】

○ETC利用率 【5%(H14)→70%(H19)】

- ・三大都市圏環状道路の整備率を 35%から 60%に向上させるなど環状道路整備を推進
- ・都市内道路整備の推進等により、民間都市開発の誘発や密集市街地を解消
- ・自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や地域振興、観光交流等に資する道路整備を推進するとともに、空港・港湾へのアクセスを改善
- ・高規格幹線道路や地域高規格道路等のネットワークを重点的、効率的に整備し、これらの整備等により規格の高い道路を使う割合を 13%から 15%に引き上げ
- ・ETCの無線通信技術や光ファイバー網等を活用した多様なITSサービスを推進

（Ⅱ）暮 ら し ～生活の質の向上～

- ・くらしのみちゾーンの形成等により、人や自転車を優先し、質の高い生活環境を創出
- ・主要な鉄道駅等周辺の歩行空間のバリアフリー化を推進
- ・幹線道路に加え、住居系地域や歴史的景観地区等の主要な非幹線道路の無電柱化を推進

○市街地の幹線道路の無電柱化率 【7%(H14)→15%(H19)】

（Ⅲ）安 全 ～安全で安心できる暮らしの確保～

- ・幹線道路の事故危険箇所における集中的な対策、面的・総合的な歩行者交通安全対策等を推進

○死傷事故率

【118 件/億台キロ(H14)→約Ⅰ割削減(108 件/億台キロ)(H19)】

- ・豪雨・豪雪による孤立地域の解消や医療施設へのアクセスを確保する生命線となる道路整備、災害時の緊急活動等を支える道路等の防災・震災・雪寒対策を推進
- ・道路構造物の総合的資産管理システムの導入など効率的・計画的な維持管理を推進

○道路構造物保全率 【舗装：91%(H14)→現在の水準を維持(H19)】

【橋梁：86%(H14)→93%(H19)】

(4) 環 境 ～環境の保全・美しい景観の創造～

- ・ 幹線道路ネットワークの整備やTDM施策、自動車の低公害化、道路の緑化等の総合的な実施により、沿道環境を改善し地球環境を保全するとともに、美しい道路景観を創出

○夜間騒音要請限度達成率 【61%(H14)→72%(H19)】

(5) 開かれた道路行政に向けて

- ・ 質の高い情報を提供するとともに、幅広く国民の意見を聴き、国民の満足度を把握

○利用者満足度 【2.6 点(H14)→3.0 点(H19)】

b. 第2次社会資本整備重点計画 (H20～24)

(出典：第2次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406604.pdf>)

1. 道路整備事業を巡る課題と今後の方向性

昨今の国際的な厳しい経済状況の中、引き続き我が国が競争力を確保するためには、物流の効率化や産業立地等に資するサービスの高い交通ネットワークが必要である。

また、少子高齢化・人口減少社会においても、地域社会の活力を維持し、豊かな暮らしを実現するためには、地域経済や生活を支える交通基盤が不可欠であり、地球温暖化問題など環境問題については、国民の関心が高まる中、道路行政としても積極的に対応していく必要がある。

さらに、近年頻発する自然災害や日常生活における交通事故などのリスクから国民生活を守るため、安全で信頼性の高い社会の実現が求められている。

道路は社会経済の活動や日常生活などを支える社会基盤であることから、これらの課題に対して、地域の実情を踏まえ、道路の整備・管理を計画的に取り組むことにより、その解消に寄与することが必要である。

その際、政策課題・投資の重点化など選択と集中の方針の下、厳格な事業評価、徹底したコスト縮減や無駄の徹底した排除に取り組みつつ、重点的、効率的に進めることが重要である。

また、時代に応じた課題に対応するため、その整備が着実に進められた結果、一定の道路ストックが形成されていることから、これらの蓄積されたストックを適切に管理し、長寿命化を図り、その機能を最大限に有効活用していく必要がある。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 地域の実情を踏まえた計画策定と厳格な事業評価

- ① 地域づくり・まちづくりとの連携を図り、地域における道路の位置づけや役割を重視して、道路の地方版の計画を策定する。
- ② 今後の道路整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直した評価手法を用いて事業評価を厳格に実施する。なお、社会経済情勢等に大きな変化があれば、その都度必要な見直しを実施する。評価結果に地域からの提案を反映させるなど、救急医療、観光、地域活性化、企業立地、安全・安心の確保など地域にもたらされる様々な効果についても、総合的に評価する仕組みを導入する。

(2) 政策課題・投資の重点化

- ① これまで蓄積してきた道路ストックの機能を維持するとともに、その利用価値を高め、道路利用者にとってより使いやすい道路とするため、既存ストックの点検や予防保全により、長寿命

化を図るとともに、その機能を最大限に有効活用する。

- ② 生活道路、歩道の整備やバリアフリー化など生活に身近な道路整備の実施に当たっては、原則として、重点的に対策を要する箇所・区間を明確にした上で、この中から、各年度の予算において、地域の実情を踏まえ、事業を優先的に実施する。
- ③ 国、地方を支える基幹ネットワークの整備に当たっては、最新のデータに基づく交通需要推計結果をもとに、見直しを行った評価手法を用いて厳格な評価を行い、既存計画どおりの整備では費用に比してその効果が小さいと判断される場合には、現道の活用、徹底したコスト縮減を図るなど抜本的な見直しを行う。

（３）徹底したコスト縮減・無駄の徹底した排除

- ① 計画・設計段階から維持・管理・更新段階に至る全てのプロセスにおいて、ニーズや地域特性等から求められるサービスレベル、地形や気象等の自然条件などを踏まえ、総合的なコスト縮減を徹底的に行う。特に、地域の状況、道路の利用形態に応じ、道路構造令の弾力的運用を徹底する。
- ② 道路関係業務の執行に当たっては、無駄の徹底した排除に取り組む。

３．今後取り組む具体的な施策

（１）活力

①基幹ネットワークの整備

経済のグローバル化の進展への対応や、国際競争力を一層強化するとともに、地域経済の強化による地域の自立を支援し、発展する機会を確保するため、高規格幹線道路をはじめとした基幹ネットワークのうち、主要都市間を連絡する規格の高い道路、大都市の環状道路、拠点的な空港・港湾へのアクセス道路や国際物流基幹ネットワーク上の国際コンテナ通行支障区間の解消などに重点をおいて整備を推進する。また、早期にネットワーク全体としての効果を発揮するため、当面現道を活用するなど効率的に行う。

②生活幹線道路ネットワークの形成

少子高齢化が進み、人口減少が進展する中、集落の衰退や産業活動の低下、緊急医療体制の確保など、地方部の活力低下や地域格差の拡大が懸念されている中で、地域において安全で快適な移動を実現するため、通勤や通院などの日常の暮らしを支える生活圏の中心部への道路網や、救急活動に不可欠な道路網の整備を推進するとともに、現道拡幅及びバイパス整備等による隘路の解消を推進する。

②慢性的な渋滞への対策

円滑な都市・地域活動を支え、地域経済の活性化を図るため、環状道路やバイパスの整備、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等の渋滞対策を、特に整備効果が高い箇所に対し、重点化して実施する。また、路上工事の縮減、駐車対策、有料道路における効果的な料金施策の実施、総合的な交通戦略に基づく公共交通機関等の利用促進や徒歩・自転車への交通行動転換策の推進、交通結節機能の強化を図る。

（２）安全

①交通安全の向上

道路交通環境をより安全・安心なものとするため、道路の特性に応じた交通事故対策を進めることとして、事故の発生割合の高い区間における重点的な対策、通学路における歩行空間の整備、自転車利用環境の整備等を推進する。あわせて、安全上課題のある踏切に対し、緊急的な対策や

抜本的な対策を実施する。

②防災・減災対策

大規模な地震の発生時において、橋梁の落橋・倒壊や重大な損傷を防止し、緊急輸送道路の通行を確保するため、橋脚の補強等の耐震対策を推進する。また、豪雨・豪雪時等においても、公共施設や病院などを相互に結ぶ生活幹線道路の安全な通行を確保するため、道路斜面等の防災対策、雪寒対策、災害のおそれのある区間を回避する道路の整備を推進する。さらに、安心な市街地を形成するため、市街地整備や延焼遮断帯、緊急車両の進入路・避難路として機能する道路の整備を推進する。

（３）暮らし・環境

①生活環境の向上

少子高齢化が進展する中、安心して暮らせる地域社会を形成するため、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進する。また、安全で快適な道路空間の形成等のため、電柱や電線類が特に支障となる箇所が無電柱化を推進する。さらに魅力ある都市空間の形成に向け、中心市街地における土地区画整理事業等の市街地整備を推進する。

また、地域資源を活かした美しい道路景観の形成を図り、地域活性化や観光振興を推進する。

②道路環境対策

幹線道路の沿道環境の早期改善を図るため、バイパス整備や交差点改良等のボトルネック対策とともに、低騒音舗装の敷設や遮音壁の設置等を推進する。また、騒音や大気質の状況が、環境基準を大幅に上回っている箇所については、関係機関と連携して、重点的な対策を推進する。

③地球温暖化対策

京都議定書の温室効果ガス削減目標の達成を図るため、走行速度を向上するなど二酸化炭素排出量を削減する必要がある。京都議定書目標達成計画に基づき、ＥＴＣの利用促進などのＩＴＳの推進、高速道路の多様で弾力的な料金施策、自転車利用環境の整備、路上工事の縮減等を推進する。

（４）既存ストックの効率的活用

①安全・安心で計画的な道路管理

高速道路から市町村道までの道路橋について定期点検に基づく「早期発見・早期補修の予防保全」を計画的に実施して長寿命化を実現し、安全・安心な通行を長期にわたり確保する。また、地域性を踏まえた効率的な維持管理を行い、コストの縮減を推進する。

②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化

地域活性化、物流の効率化、都市部の深刻な渋滞の解消、地球温暖化対策などの観点から、ＥＴＣを活用しつつ、効果的な料金施策やスマートインターチェンジの増設等を実施する。

c. 第３次社会資本整備重点計画（H24～28）

（出典：第３次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406605.pdf>）

プログラム３．陸・海・空の交通安全を確保する

〔道路交通〕

○ 現状と課題

平成 23 年中の交通事故による死者数は、4,612 人で 11 年連続の減少となり、交通事故発生件数及び負傷者数も 7 年連続で減少し、発生件数は平成 4 年以来 19 年振りに 70 万件以下となった。

しかしながら、未だ 85 万人以上が交通事故により負傷しており、また、死者数のうち 65 歳以上の高齢者が半数近くを占めるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況である。

交通事故の主な特徴としては、歩行中及び自転車乗用中の死者数のうち、高齢者がいずれも約 6 割を占めているほか、全交通事故のうち自転車関連事故が占める割合は増加傾向にあり、歩行者と自転車との交通事故件数は 10 年前と比較すると約 1.6 倍となっている。

また、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約 7 割を幹線道路における事故が占めているが、一方で車道幅員 5.5m 未満の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっており、全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。

○ 実施すべき事業・施策

（幹線道路における交通安全対策）

事故ゼロプランの推進など、市民参加・市民との協働のもと効果的・効率的に事故対策を推進することとし、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施し、交通事故のない社会を目指す。特に、我が国の交通事故の特徴である高齢者・歩行者・自転車事故の削減に向けて、歩行者・自転車事故が多発する交差点等の対策に集中的に取り組む。これらの対策に当たっては、事故データや地域のアンケートに加え、プローブデータを活用し面的かつ効率的に危険箇所を把握する。また、高度道路交通システム（ITS）を活用した安全運転支援情報の提供や、交通事故の削減に寄与する交差点の立体化、路上駐車対策、信号機の高度化等も併せて推進するとともに、運転者の過労運転防止対策など、事業用自動車の安全対策についても検討を行う。

（生活道路における交通安全対策）

歩行者や自転車が主役となる生活道路は、空間の確保が困難な幅員の狭い道路が多いため、空間そのものを安全にするという視点に立って、ゾーン設定による最高速度 30 km/h の区域規制、車道幅員縮小による路側帯拡幅、物理デバイス設置等の車両の速度抑制方策を効果的に組み合わせ、市街地や住宅地等において人優先のエリアを形成する。また、現道拡幅及びバイパス整備、鉄道との立体交差等による幹線道路の交通円滑化により、生活道路への通過交通の排除を図り交通事故のない社会を目指す。これらの取組に当たっては、住民参加、NPO 等との協働により、効果的・効率的に対策を推進する。あわせて、歩行者と車両を分離した歩車分離式信号等の整備や歩行空間のバリアフリー化を推進する。

（自転車利用環境の整備）

安全で快適な自転車利用環境の創出に向けて、自転車道、自転車専用通行帯（自転車レーン）等の歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間の整備等のハード対策と自転車の利用ルールの徹底等のソフト対策を総合的に推進する。

（安全・安心・快適な道路交通環境の実現）

通学路やバス停周辺の歩道整備等を重点的に実施し、通学路における歩道等の整備を概成するとともに、通学路において信号機、道路標識・標示を整備するなど、安全・安心・快適な歩行空間を形成する。また、交通安全対策とあわせてカーナビゲーションシステムによる危険箇所等の情報提供を推進する。また、交通事故の削減だけでなく環境負荷の小さいラウンドアバウト等の新

たな交通安全対策の施策導入に向けた研究を進めるとともに、高齢ドライバー対策、一人乗りの低速車両等の新たなモビリティへの対応等の様々な観点での検討を進める。

プログラム4. 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す

〔道路〕

高速道路ネットワークが繋がっておらず、観光振興や医療などの地域サービスへのアクセスもままならない地域が、なお残されている。こうした地域について、安全性にも配慮しつつ一刻も早くつなげることが重要であり、必要に応じ、走行性の高い国道も活用し、国土のミッシングリンクをできる限り早期に解消していく。

また、三大都市圏を連結する東名、名神高速にも、深刻な渋滞があるなどの課題が存在することから、大都市・ブロック中心間の連携を高め、相互にバックアップ可能となるようなネットワークの多重化を図る。大都市地域においては、大都市流入部のボトルネックなどにより、深刻な渋滞が発生しており、速達性、定時性、快適性を損ね、効率性を阻害していることから、首都圏3環状などの大都市圏環状道路の整備など、ネットワーク機能を高める抜本的対策を加速するとともに、路肩の活用などの運用改善や簡易ICの増設、ICTをフルに活用した施策など、ネットワークを最大限に活かす工夫により、段階的な渋滞低減を図っていく。

安全で円滑な高速走行を確保するための車線増設やITSの活用、アクセス性の改善のためのICの増設など、既設高速道路の機能強化を図る。また、高速道路の料金施策をきめ細やかに活用し、深夜時間帯の高速道路の有効活用など、その効果的な運用により、広域的な移動や輸送の円滑化を図る。加えて、高速道路上の自動運転実現（オートパイロットシステム導入）に向け路車協調システムの実用化を推進する。

また、その他の幹線道路についても、信号制御の高度化により交通の円滑の確保を図る。

d. 第4次社会資本整備重点計画（H27～R2）

（出典：第4次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406606.pdf>）

第2節 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針の確立

2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築

（2）機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針

③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底

iii) 成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え

（優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組）

a) 主に大都市圏における国際競争力の強化に資する取組

〔三大都市圏環状道路の整備等〕

大都市圏内の渋滞緩和や国際的な空港・港湾へのアクセス改善など、人流・物流の効率化を図り、民間事業活動の生産性向上等に寄与する観点から、三大都市圏環状道路について平成32年度までに約80%の開通を目指すなど、根幹的な道路網を整備する。

b) 主に地方圏における産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進に資する取組（ヒト・

モノの対流を促進する各地域の特性を活かした産業・観光戦略と連携したストック効果の発揮)
[ミッシングリンクの整備等]

物流の効率化、産業・観光振興等を図るため、ミッシングリンクの整備等の道路ネットワークの強化により、主要都市等を結ぶ都市間のうち連絡速度 60km/h が確保されている割合を平成 32 年度までに約 55%とする。

3. 2 幹線道路

① S63 白書

○高速道路の整備

自動車国道は、38 年 7 月に名神高速道路の栗東～尼崎間 71km が開通して以来年々整備が進み、62 年度には、19 区間 370km が新たに供用され、62 年度末現在 4,280km(対前年度末比 9.5%増)が供用されている。63 年 4 月には、高規格幹線道路である瀬戸中央自動車道(瀬戸大橋)が開通し、また、7 月には北陸自動車道が全線開通した。

○高速道路の利用状況

このような高速自動車国道の整備の伸展に伴い、高速自動車国道を利用する自動車数は、38 年度の 500 万台から 62 年度には 7 億 4,500 万台へと飛躍的に増加した。

高速自動車国道及び瀬戸中央自動車道の交通量を区間別にみると、東名・名神高速道路は、東京～東名川崎間で 1 日 12 万台を超えるなどほとんどの区間で 5 万台/日を超えており、このほか首都圏などの大都市近郊の区間で交通量が多く、交通混雑等の問題が生じているが、その他の区間では 2 万台/日以下のところが多く、地方部では 1 万台/日以下のところもかなりみられる。

高速自動車国道の整備に伴う都市間旅客需要の変化について、全国 80 都市間についてみてみると、

- (a) まず、自動車と鉄道の分担率と両者間の所要時間差との関連をみると、自動車の所要時間が鉄道に比べて短くなるほど自動車の分担率が高くなる傾向がみられる。
- (b) 高速自動車国道が整備され、自動車の所要時間が 25 分以上短縮されると、自動車旅客需要が平均以上に大きく増加する。
- (c) 自動車の所要時間が 6 時間以内の近・中距離の都市間では、自動車の所要時間が 25 分以上短縮されると、自動車旅客需要が大きく増加するだけでなく、自動車の分担率も大きく増加する。しかし、6 時間以上の遠距離の都市間では、自動車旅客需要は増加するものの、自動車分担率はあまり変化しない

○青函トンネル、瀬戸大橋の開通(63.3.13、63.4.10)

63 年 3 月 13 日に、世界最長の海底トンネルである青函トンネルが、次いで 4 月 10 日には、鉄道・道路併用橋としては世界最長の瀬戸大橋が開通し、長年の念願であった日本列島の一本化が実現した。

これらの開通により、本州・北海道間、本州・四国間における人及び物の交流が活発化しており、北海道産農産物の市場圏の拡大や瀬戸内海をはさんだ通学圏の出現などにみられるように、交通・輸送条件の大幅な改善による生活圏の拡大や流通の活発化産業立地の可能性の拡大等、地域経済の発展につながる様々な効果が徐々に現れている。

○瀬戸大橋の概要

(世界最長の鉄道・道路併用橋)

本州・四国間を直結する最初のルートとして、岡山県倉敷市児島と香川県坂出市を結ぶ(海峡部 9.4km)瀬戸大橋(本州四国連絡橋、児島・坂出ルート)が昭和 63 年 4 月 10 日開通した

この瀬戸大橋は、本州四国連絡橋公団が 53 年 10 月の着工以来 9 年半の歳月をかけ、架橋技術の粋を結集して完成した大プロジェクトである。建設費(計画ベース)は約 1 兆 1,300 億円であり、5 つの島を結ぶ 6 つの長大橋からなっているが、その中には、世界で 5 番目の長大吊橋「南備讃瀬戸大橋(中央支間長 1,100m)を含んでおり、鉄道・道路併用橋としては世界最長の規模を誇っている。

瀬戸大橋の開通は、瀬戸内新時代、四国新時代の幕明けを告げるものであり、本州と四国が直接陸続きとなることにより、交通・輸送条件の大幅な改善生活圏の拡大や流通の活性化、産業立地の可能性の拡大等様々の効果が期待されるとともに、今後の四国の活性化に資するものと予想される。

自動車国道は、38 年 7 月に名神高速道路の栗東～尼崎間 71km が開通して以来年々整備が進み、62 年度には、19 区間 370km が新たに供用され、62 年度末現在 4,280km(対前年度末比 9.5%増)が供用されている。63 年 4 月には、高規格幹線道路である瀬戸中央自動車道(瀬戸大橋)が開通し、また、7 月には北陸自動車道が全線開通した。

② H12 建設白書

1) 幹線道路網の構築

イ) 高規格幹線道路と地域高規格道路の重点的整備

高規格幹線道路については、国土空間の有効活用を図り、地域ブロックの自立的な発展や、物流の効率化などを強力に支援するため、平成 10 年 3 月に閣議決定された全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」等での位置付けを踏まえ、21 世紀初頭までに 14,000km のネットワークの概成を目標に整備を進める。

平成 11 年度末の供用延長は 7,548km であり、平成 12 年度についても、都市圏の環状道路、地域ブロックの循環型ネットワークの重点的整備を推進して 289km の供用を図り、年度末の供用延長を 7,837km とする予定である。

例えば、平成 11 年度に四国縦貫自動車道(井川池田～川之江東ジャンクション)の供用により、四国横断自動車道と直結し、四国四県の県庁所在地が高規格幹線道路で結ばれるなどネットワークの進展を図っており、平成 12 年度も東北横断自動車道酒田線(湯殿山～庄内あさひ)の供用により、日本海側と太平洋側が月山道路を介して直結されるなど一層の整備促進を図る。

また、第 32 回国土開発幹線自動車道建設審議会(平成 11 年 12 月)の議を経て新たに整備計画が策定された区間を含め、整備計画区間のうち施行命令が出されていない 278km については、日本道路公団において行う所要の調査を踏まえ逐次事業着手する。

本州四国連絡道路については、平成 11 年 5 月に尾道・今治ルートの海峡部橋梁の供用により、3 ルートが概成している。平成 12 年度は、尾道・今治ルートの島嶼部にある未開通部の工事及び神戸・鳴門ルートと四国横断自動車道との接続工事を継続する。

併せて、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道及び東海環状自動車道等の大都市圏の環状道路の整備を重点的に行之、都市圏の再構築を支援する。

一方、高規格幹線道路とこれに次ぐ全国的な幹線道路ネットワークである一般国道のサービスレベルには、大きな格差が存在する。このため、全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」等の位置付けを踏まえ、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の

育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結に資する路線を地域高規格道路として整備を進める。

平成 12 年度は、計画路線に指定されている 187 路線（約 6,950km）について、調査区間・整備区間の指定を踏まえて、14 区間 77km について新たに着工準備を行うとともに、6 区間 24km について新たに事業に着手するなど整備を推進し、福島空港・あぶくま南道路（(主) 矢吹小野線）等の供用を図る予定である。

ロ) 広域的な幹線道路網の整備計画の策定手続等の明確化

国と地方の役割を明確にし、広域的な幹線道路網が効率的・効果的に機能を発揮するように、その整備計画の内容及び手続等を明確化する。

ハ) 高規格幹線道路等の整備及び利用の促進を支援する制度の創設

高速自動車国道と一体的に地方公共団体により実施される側道整備等において、地方負担の平準化を図ることにより高速自動車国道事業の円滑な実施を確保するため、その用地取得費に対して道路開発資金による低利融資制度を創設した。また、追加インターチェンジの整備により地域の活性化を促進するため、地方公共団体が、一般道路事業と有料道路事業を組み合わせ高速自動車国道のインターチェンジの整備を行う「地域活性化インターチェンジ制度」を創設した。

二) 新交通軸の形成

「新しい国土軸」「多様な地域連携軸」の形成に向けた構想が各地で提唱されており、併せてその根幹となる基盤として海峡横断道路等のプロジェクトが提唱されている。また、平成 10 年 3 月に閣議決定された「21 世紀の国土のグランドデザイン」においても、海峡横断道路プロジェクトが盛り込まれたところである。これらのプロジェクトは新たな交通軸として、新たな交流圏の形成による地域活性化、振興を図るものであり、阪神・淡路大震災の教訓も踏まえてその形成に向けた調査を推進している。

平成 12 年度は、コスト縮減に資する技術開発を一層推進するとともに、各プロジェクトが、地域振興に及ぼす効果などを含めた費用対効果や事業手法についての検討を引き続き行う予定である。

③ HI3 白書

1. 幹線道路の整備

(1) 幹線道路をめぐる現状

幹線道路の整備は、昭和 29 年に策定された「第 1 次道路整備五箇年計画」以来、現在の「新道路整備五箇年計画」に至るまで着実に進められてきた。その結果、例えば、高速道路の整備の結果、輸送時間が大幅に短縮されることにより、新たな産地が誕生するなど経済活性化に大きく寄与している。また、幹線道路ネットワークの整備により、地方部での広域的な医療サービスの享受が可能になるなど、国民生活の質の向上にも大きく貢献してきた。

また、高規格幹線道路・地域高規格道路をはじめとする幹線道路ネットワークについては、南北に長細く、山脈や海峡により地域間の交流が阻害されている我が国の国土を有効に利用するための有効な社会資本である。しかし、例えば、日本と同程度の面積を有するドイツと比較すると、平均都市間距離でみると、我が国はドイツの約 2 倍となっているにもかかわらず、高規格幹線道路の供用延長については、我が国が 7,843km であるのに対し、ドイツは約 11,515km で、我が国はドイツの約 3 分の 2 にとどまっている。また、大都市の環状道路整備の遅れについては、第 1 章でみたとおりである。このように、我が国の幹線道路の整備水準は、欧米諸国の水準と比較

しても遅れている状況であり、引き続き我が国の国土を効率的かつ有効に利用するための高規格幹線道路等の着実な整備が必要である。

なお、公共事業改革の流れの中で、今後の着実な整備のあり方に関して整備効果と必要性、整備手法等について検討を進める。

(2)高規格幹線道路と地域高規格道路の重点的整備

高規格幹線道路と地域高規格道路は、広域的な交通ネットワークを形成する柱として重要な役割を果たしている。14年度までに以下の目標の達成を目指して整備に取り組んでいる。

(以下、H13～R1の高規格幹線道路と地域高規格道路の実績を示す。)

表 14-4 高規格幹線道路と地域高規格道路 (H13)

	内容	実績
高規格幹線道路	高規格幹線道路については、国土空間の有効活用を図り、地域ブロックの自立的な発展や、物流の効率化などを強力に支援するため、平成10年3月に閣議決定された全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」等での位置づけを踏まえ14,000kmのネットワーク整備を進める。	(供用延長) 平成12年度末 7,843km 平成13年度末予定 8,017km (平成13年度の主な供用予定区間) ・琴丘能代道路(琴丘～八竜) ・日本海沿岸東北自動車道(河辺～秋田JCT) ・東北横断自動車道酒田線(酒田～酒田みなと)
地域高規格道路	高規格幹線道路とこれに次ぐ全国的な幹線道路ネットワークである一般国道のサービスレベルには、大きな格差が存在する。このため、全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」等の位置づけを踏まえ、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する路線を地域高規格道路として整備を進める。	(路線・区間指定) 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,135km 整備区間 約2,857km 供用延長 1,331km (平成13年度の主な供用予定区間) ・大分空港道路12km
整備目標 (平成14年度末)	・高規格幹線道路網に1時間以内で到達可能なエリアを80%に増やす。 (平成13年4月現在 74%) ・都市交通の円滑化に資する環状道路の整備率を42%に引き上げる。 (平成13年4月現在 33%) ・空港・港湾と高速ネットワークとの連結率を、それぞれ、空港58%、港湾38%へ高める。 (平成13年4月現在 空港46%、港湾32%)	

表 14-5 高規格幹線道路と地域高規格道路 (H14)

	内容	実績
高規格幹線道路	国土空間の有効活用を図り、地域ブロックの自立的な発展や、物流の効率化などを強力に支援するため、平成10年3月に閣議決定された全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」等での位置付けを踏まえ14,000kmのネットワーク整備を進める。	(供用延長) 平成13年度末 8,017km 平成14年度末予定 8,347km (平成14年度の主な供用予定区間) ・首都圏中央連絡自動車道
地域高規格道路	高規格幹線道路とこれに次ぐ全国的な幹線道路ネットワークである一般国道のサービスレベルには、大きな格差が存在する。このため、全国総合開発計画「21世紀の国土のグランドデザイン」等の位置付けを踏まえ、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する路線を地域高規格道路として整備を進める。	(路線・区間指定) 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,163km 整備区間 約2,873km 供用延長 1,407km (平成14年度の主な供用予定区間) ・第二京阪道路
整備目標 (平成19年度末)	・全道路の走行台キロに占める高規格幹線道路などの自動車専用道路の走行台キロの割合を平成19年度末までに15%に引き上げる。	

表 14-6 高規格幹線道路と地域高規格道路（H15）

	概要	実績
高規格幹線道路	高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。	〈供用延長〉 平成14年度末 8,344km 平成15年度末予定 8,553km 〈平成15年度の主な供用予定区間〉 ・北海道横断自動車道根室線・網走線
地域高規格道路	地域高規格道路とは、高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する道路。	〈路線・区間指定（H15.9現在）〉 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,101km 整備区間 約2,935km 供用延長 1,512km 〈平成15年度の主な供用予定区間〉 ・南阪奈道路
整備目標 （平成19年度末）	・全道路の走行台キロに占める高規格幹線道路などの規格の高い道路の走行台キロの割合を平成19年度末までに15%に引き上げる。	

表 14-7 高規格幹線道路と地域高規格道路（H16）

	概要	実績
高規格幹線道路	高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路	〈供用延長〉 平成15年度末 8,540km 平成16年度末予定 8,730km 〈平成16年度の主な供用予定区間〉 ・東海環状自動車道
地域高規格道路	地域高規格道路とは、高規格幹線道路を補完し、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する道路	〈路線・区間指定（H16.4現在）〉 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,207km 整備区間 約2,969km 供用延長 1,558km 〈平成16年度の主な供用予定区間〉 ・下北半島縦貫道路
目標 （平成19年度末）	・全道路の走行台キロに占める高規格幹線道路などの規格の高い道路の走行台キロの割合を平成19年度末までに15%に引き上げる	

表 14-8 高規格幹線道路と地域高規格道路（H17）

	概要	実績
高規格幹線道路	高規格幹線道路とは、自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路	〈供用延長〉 平成16年度末 8,730km 平成17年度末予定 8,836km 〈平成17年度の主な供用予定区間〉 ・京奈和自動車道
地域高規格道路	地域高規格道路とは、高規格幹線道路を補完し、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する道路	〈路線・区間指定（H17.4現在）〉 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,191km 整備区間 3,038km 供用延長 1,636km 〈平成17年度の主な供用予定区間〉 ・伊那木曽連絡道路
目標 （平成19年度末）	・全道路の走行台キロに占める高規格幹線道路などの規格の高い道路の走行台キロの割合を平成19年度末までに15%に引き上げる。	

表 14-9 高規格幹線道路と地域高規格道路（H18）

	概要	実績
高規格幹線道路	高規格幹線道路とは、自動車的高速交通の確保を図るために必要な道路で全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路	〈供用延長〉 平成17年度末 8,839km 平成18年度末予定 9,073km 〈平成18年度の主な供用予定区間〉北海道縦貫自動車道（八雲～国縫）
地域高規格道路	地域高規格道路とは、高規格幹線道路を補完し、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する道路	〈路線・区間指定（平成18年4月現在）〉 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,184km 整備区間 3,100km 供用延長 1,683km 〈平成18年度の主な供用予定区間〉名豊道路（岡崎バイパス）
目 標 （平成19年度末）	・全道路の走行台キロに占める高規格幹線道路等の規格の高い道路の走行台キロの割合を平成19年度末までに15%に引き上げる。	

表 14-10 高規格幹線道路と地域高規格道路（H19）

	概要	実績
高規格幹線道路	高規格幹線道路とは、自動車的高速交通の確保を図るために必要な道路で全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路	〈供用延長〉 平成18年度末 9,047km 平成19年度末予定 9,332km 〈平成19年度の主な供用予定区間〉 日本海沿岸東北自動車道（本荘～岩城）〔新直轄方式区間〕
地域高規格道路	地域高規格道路とは、高規格幹線道路を補完し、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾等の広域交通拠点との連結等に資する道路	〈路線・区間指定（平成19年4月現在）〉 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,168km 整備区間 3,183km 供用延長 1,726km 〈平成19年度の主な供用予定区間〉 中九州自動車道（千歳道路）

表 14-11 高規格幹線道路と地域高規格道路（H20）

	実績
高規格幹線道路	〈供用延長〉 平成19年度末 9,332km 平成20年度末予定 9,489km 〈平成20年度の主な供用予定区間〉 中国横断自動車道（智頭～河原）〔新直轄方式区間〕
地域高規格道路	〈路線・区間指定（平成20年4月現在）〉 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,168km 整備区間 3,183km 供用延長 1,833km 〈平成20年度の主な供用予定区間〉 金谷御前崎連絡道路（金谷相良道路）

表 14-12 高規格幹線道路と地域高規格道路（H21）

	実績
高規格幹線道路	〈供用延長〉 平成20年度末 9,468km 平成21年度末9,711km 〈平成21年度の主な供用区間〉 山陰自動車道（斐川～出雲）
地域高規格道路	〈路線・区間指定（平成21年4月現在）〉 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,067km 整備区間 3,289km 供用延長 1,915km 〈平成21年度の主な供用区間〉 第二京阪道路（一般国道1号大阪北道路）

表 14-13 高規格幹線道路と地域高規格道路（H22）

	実績
高規格幹線道路	(供用延長) 平成22年度末 9,855km 平成23年度末予定 10,120km (平成23年度の主な供用予定区間) 日本海沿岸東北自動車道(温海～鶴岡)
地域高規格道路	(路線・区間指定(平成22年度末現在)) 候補路線数 110 計画路線数 186 計画路線指定延長 約6,950km 調査区間 約1,067km 整備区間 3,289km 供用延長 2,102km (平成23年度の主な供用予定区間) 豊橋浜松道路(豊橋東バイパス)

表 14-14 高規格幹線道路（H23）

<供用延長> ・平成23年度末 10,052km ・平成24年度末予定 10,532km <平成24年度の主な供用予定区間> ・第二東海自動車道(御殿場JCT～浜松いなさJCT) ・首都圏中央連絡自動車道(東金JCT～木更津東)

※H24～27 は記載なし

出典：各年白書より

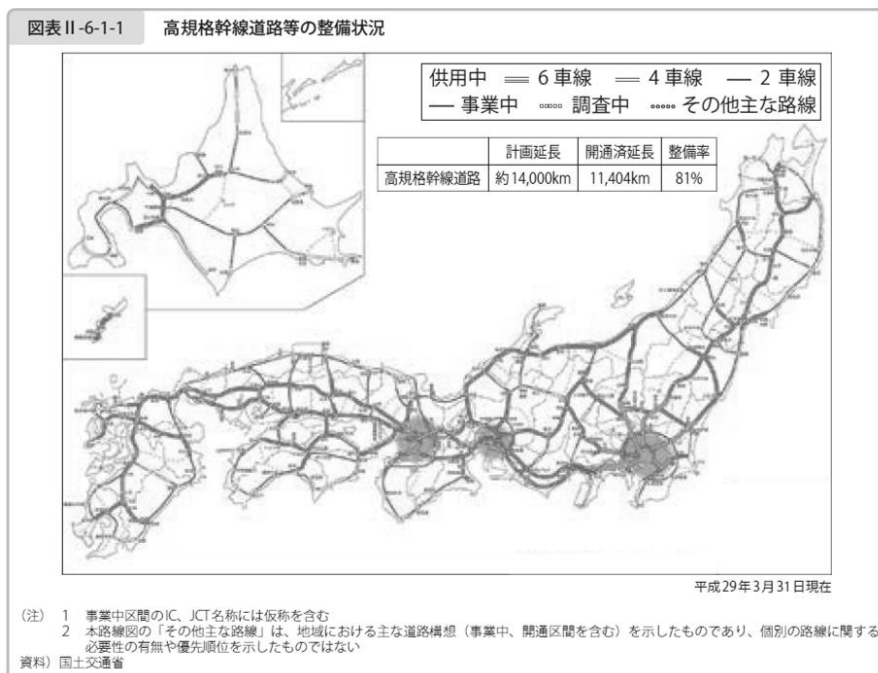


図 14-12 高規格幹線道路（H28）

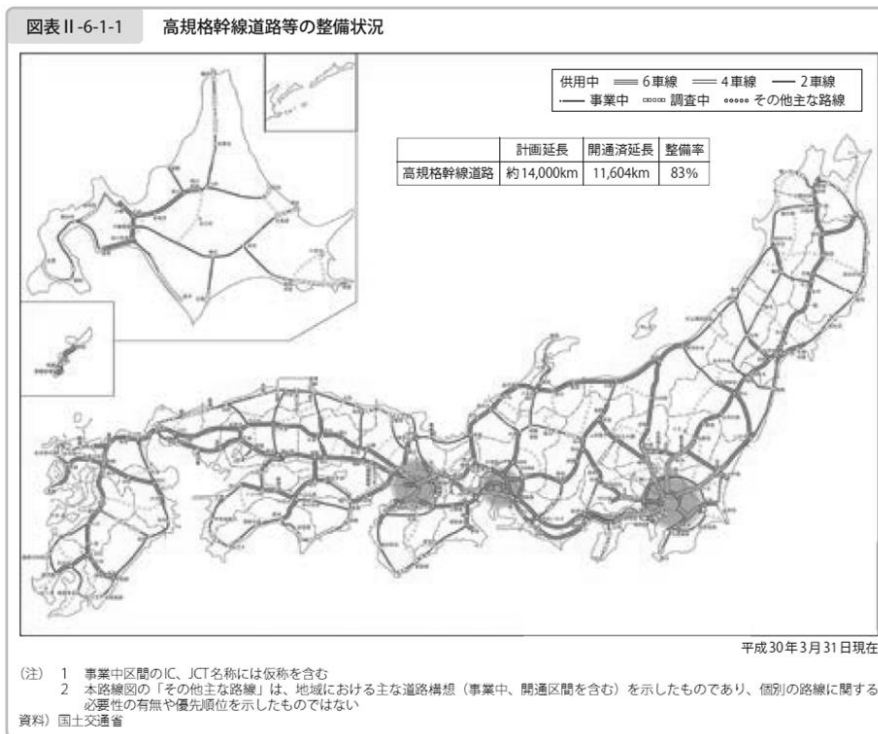


図 14-13 高規格幹線道路 (H29)

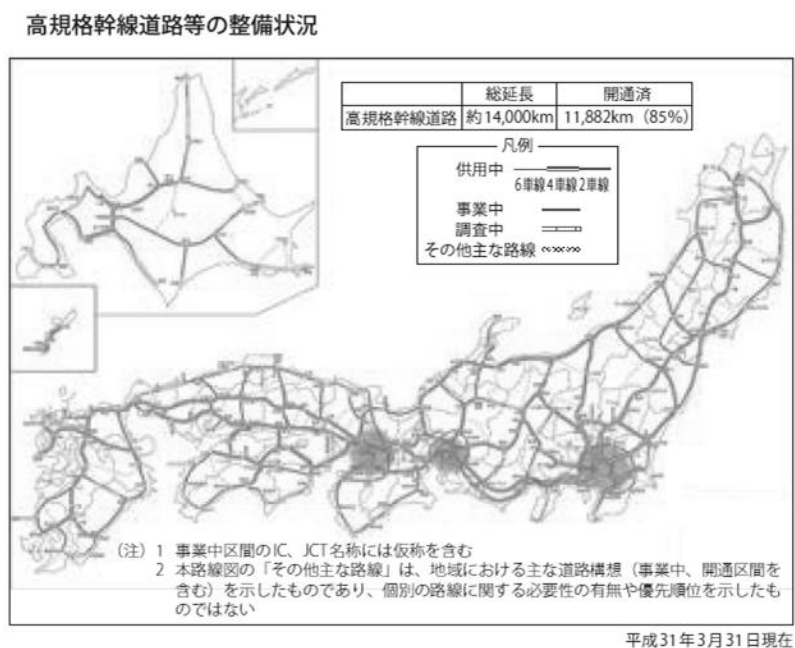


図 14-14 高規格幹線道路 (R1)

出典：各年白書より

④ H13 白書

(3) 新交通軸の形成

10 年に閣議決定された全国総合開発計画「21 世紀の国土のグランドデザイン」では、「新しい国土軸」「多様な地域連携軸」の形成に向け、海峡横断道路プロジェクトが盛り込まれている。

この閣議決定を受け、新交通軸調査として、地域における交流・連携に向けた取組み等を踏まえ、経済効果や地域社会に与える効果等や、コスト縮減のための技術開発に係る調査を進めている。

⑤ H14 白書

○大都市圏における環状道路等の整備

環状道路の整備 都心部に集中する交通を分散・導入させ、都心に起終点を持たない交通を迂回させるなど、都市圏の交通混雑を緩和することが期待されているのが環状道路であるが、我が国の環状道路を世界の主要都市と比較すると、未だ低水準である。このため、例えば、首都圏においては、概ね 10 年以内に首都圏 3 環状道路(首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道)のいずれかの部分で放射道路を接続するような環状線(重点リング)を形成するよう整備を進める。平成 14 年度には、首都高速中央環状線の王子線、首都圏中央連絡自動車道のつくばジャンクション～牛久間が開通した。

○幹線道路の整備

(1) 幹線道路をめぐる現状

幹線道路の整備は、昭和 29 年に策定された「第 1 次道路整備五箇年計画」以来、現在の「新道路整備五箇年計画」に至るまで着実に進められてきた。これにより、例えば、高速道路の整備の結果、輸送時間が大幅に短縮されることによる新たな産地の誕生や、重厚長大型から加工組立型への産業構造の変化に対応して、必要な材料の調達、製品の輸送が容易な高速道路のインターチェンジ周辺に多くの工場が立地するなど、地域の経済活性化に大きく寄与している。また、幹線道路ネットワークの整備により、地方部での広域的な医療サービスの享受が可能になったり、宅配便の一日配達圏が拡大するなど、国民生活の質の向上にも大きく貢献してきた。

また、高規格幹線道路・地域高規格道路をはじめとする幹線道路ネットワークについては、南北に細長く、山脈や海峡により地域間の交流が阻害されている我が国の国土を有効に利用するための有効な社会資本である。しかし、例えば、日本と同程度の面積を有するドイツと比較すると、平均都市間距離でみると、我が国はドイツの約 2 倍となっているにもかかわらず、高規格幹線道路の供用延長については、我が国が 8,017km であるのに対し、ドイツは約 11,515km で、我が国はドイツの約 3 分の 2 にとどまっている。また、大都市の環状道路整備の遅れについては、第 2 章でみたとおりである。このように、我が国の幹線道路の整備水準は、欧米諸国の水準と比較しても遅れている状況であり、引き続き我が国の国土を効率的かつ有効に利用するための高規格幹線道路等の着実な整備が必要である。なお、公共事業改革の流れの中で、今後の着実な整備のあり方に関して整備効果と必要性、整備手法等について検討を進める。

⑥ H25 白書

○東日本大震災からの復旧・復興に向けた取組み

○インフラ・交通の着実な復旧・復興

○道路

道路については、1) 高速道路は、常磐自動車道の区域見直し前の警戒区域にかかる区間のうち、被災し通行止めとなっていた常磐富岡 IC～広野 IC 間については平成 26 年 2 月 22 日に再開通し、被災時建設中であった南相馬 IC～浪江 IC 間については 26 年内、浪江 IC～常磐富岡 IC 間については 27 年ゴールデンウィーク前までを開通目標として整備工事を実施中、2) 直轄国道は、24 年度末までに本復旧をおおむね完了(なお、国道 45 号の橋梁等大規模な被災箇所については、

復興計画等を踏まえて復旧)、3)復興道路・復興支援道路については、新たに事業化した区間を含め、民間の技術力を活用した事業推進体制(事業促進 PPP)により整備を推進しており、25 年度末までに、あわせて 4 路線・18 区間について工事着工している。さらに、26 年 4 月には、震災後に事業化された復興道路・復興支援道路において、はじめて開通見通しが確定し、5 区間・42km が事業化から 6~7 年という異例のスピードで開通する見通しとなった。これにより、既開通区間を含めると全体の約 6 割の開通見通しが確定した。

⑦ H29 白書

○東日本大震災からの復旧・復興に向けた取組み

○インフラ・交通の着実な復旧・復興

○道路

道路については、①高速道路は、平成 27 年 3 月 1 日に全線開通した常磐自動車道について、堅調に利用が図られているとともに、福島県浜通りを中心とした常磐自動車道沿線地域において企業立地の増加、雇用拡大に貢献している。また、常磐自動車道の一部 4 車線化及び付加車線の設置について、復興創生期間内での完成を目指すこととしている。さらに、追加 IC の大熊 IC、双葉 IC については、同年 6 月 12 日に事業化した。②直轄国道は、24 年度末までに本復旧をおおむね完了(なお、国道 45 号の橋梁等大規模な被災箇所については、復興計画等を踏まえて復旧)、③復興道路・復興支援道路については被災地の復興まちづくりを支援するため、民間の技術力を活用した事業推進体制(事業促進 PPP)により、早期整備を目指している。震災後に事業化された区間も含め、これまでに全体 550km のうち、503km・約 9 割で開通または開通見通しが確定しているほか、29 年度には、三陸沿岸道路(山田~宮古南)を始め、震災後に新規事業着手した区間合計 29km が開通した。

○幹線道路ネットワークの整備

幹線道路の整備は、昭和 29 年に策定された第 1 次道路整備五箇年計画以来、現在に至るまで着実に進められてきた。例えば、高速道路等の幹線道路ネットワークの整備は、高速道路のインターチェンジ周辺での工場の立地を促すなど、地域経済の活性化に大きく寄与するとともに、地方部における広域的な医療サービスの享受、災害等で幹線道路が途絶した場合の広域的な迂回ルート確保等が可能となるなど、国民生活の質や安全の向上にも大きく貢献してきた。

例えば、新名神では平成 29 年 4 月 30 日に城陽 JCT・IC~八幡京田辺 JCT・IC、平成 29 年 12 月 10 日に高槻 JCT・IC~川西 IC、平成 30 年 3 月 18 日に川西 IC~神戸 JCT が開通し、全体で 44km がつながった。これにより、企業立地や観光周遊の促進などのストック効果が期待される。

このようなストック効果が最大限発揮されるよう、幹線道路ネットワークの整備を引き続き推進する。特に、全国物流ネットワークの核となる大都市圏環状道路等については、現下の低金利状況を活かし、財政投融資を活用した整備加速による生産性向上を図る。

一方で、全国においては未だ高速道路等の幹線道路ネットワークが繋がっていない地域があることから、計画的に整備を推進していく。

○道路を賢く使う取組みの推進

生産性の向上による経済成長の実現や交通安全確保の観点から、必要なネットワークの整備と合わせ、今ある道路の運用改善や小規模な改良等により、道路ネットワーク全体の機能を最大限に発揮する賢く使う取組みを推進している。特に平成 27 年 8 月より本格的な導入が開始された

ETC2.0 がその取組みを支えている。

①賢く使う取組みを支える ETC2.0

ETC2.0 とは、全国的高速道路上に約 1,700 箇所設置された路側機と走行車両が双方向で情報通信を行うことにより、これまでの ETC と比べて、

- ・大量の情報の送受信が可能となる
- ・IC の出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる

など、格段と進化した機能を有し、ITS 推進に大きく寄与するシステムである。

②賢い料金

平成 28 年 4 月には首都圏で、29 年 6 月からは近畿圏で新たな高速道路料金を導入し、外側の環状道路への交通の転換や、都心流入の分散化などの効果が発揮され始めている。引き続き、効果を検証する。

また、ETC2.0 搭載車を対象に高速道路外の休憩施設等へ一時退出しても、高速を降りずに利用した料金のままとする実験を全国 20 箇所で行った。これにより、休憩施設やガソリンスタンドの空白区間を解消し、良好な運転環境を実現する。

③賢い料金所

ETC が基本のストレスのない「賢い料金所」の導入に向け、圏央道の入口料金所等の料金所にて ETC バーの開放運用実験を実施するとともに、首都高速入口における ETC レーンを主流化する取組みについて、実施している。

④賢い投資

今あるネットワークの効果を、最小コストで最大限発揮させる取組みとして、上り坂やトンネルなどの構造上の要因で、速度の低下や交通の集中が発生する箇所を、ETC2.0 等により収集したきめ細かい旅行速度データや加減速データ等のビッグデータにより特定し、効果的に対策するピンポイント渋滞対策を実施している。これまで、東名阪自動車道の四日市付近等 9 箇所、既存の道路幅員の中で、付加車線等を設置する運用を開始している。現在、関越自動車道の高坂 SA 付近等 10 箇所、ピンポイント渋滞対策を実施している。

④賢い機能強化

暫定 2 車線的高速道路は、対面交通の安全性や走行性、大規模災害時の対応などの課題がある。そこで、運転者の安心や快適性、走行性を高める観点から、高速道路の暫定 2 車線区間を 4 車線化する際、第三者委員会での議論など、透明性の確保を前提に国土開発幹線自動車道建設会議の議を経ずに、機動的に対応することが可能となる「高速自動車国道法施行令の一部を改正する政令」を平成 27 年 11 月 18 日に施行した。また、速度低下に対応した付加車線の機動的な設置を全国 4 路線で実施するとともに、正面衝突事故防止対策としてワイヤロープの設置検証を全国約 100km で実施している。

⑤その他の取組み

地域との連携促進のため、高速道路と施設との直結等によるアクセス機能の強化を進めている。スマート IC 等を柔軟に追加設置することにより、高速道路から物流拠点や観光拠点等へのアクセス向上や、「コンパクト+ネットワーク」の考え方による機能の集約化・高度化、既存の IC 周辺の渋滞緩和を図る。平成 29 年 7 月には高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマート IC 制度の具体的なルールを定めた。また、民間施設直結スマート IC の整備を促進するため、整備を行う民間事業者に対し民間事業者の IC 整備費用の一部を無利子貸付する制度や、民間事業

者が整備に係る土地を取得した場合の登録免許税の非課税措置を創設する。スマート IC については、国として必要性が確認できる箇所等について、「準備段階調査」により、計画的かつ効率的なスマート IC の準備・検討を実施している。

全国の渋滞箇所において効果的な対策を推進するため、都道府県単位等で道路管理者、警察等から構成される渋滞対策協議会を設置し、必要な対策を検討・実施している。平成 29 年度は、渋滞対策協議会とトラックやバス等の利用者団体が連携を強化し、利用者の視点で渋滞箇所を特定した上で、速効対策を実施する取組みを推進した。

道路周辺の土地利用に伴う渋滞の抑制を図るため、大規模施設等の立地者に対する事前の交通アセスメントや、立地後の追加対策を要請するための新たな仕組みを検討している。

広域的に渋滞が発生している観光地において、ETC2.0 に加え多様なセンサーや AI による解析技術等を融合し、時空間的な変動を考慮した交通マネジメントを強化する。

3. 3 一般道路（地域内道路）整備

① H13 白書

○環状道路の重点的整備

都心部に集中する交通を分散・導入させ、都心に起終点をもたない交通を迂回させるなど、都市圏の交通混雑を緩和することが期待されているのが環状道路であるが、我が国の環状道路を世界の主要都市と比較すると、いまだ低水準である。

このため、例えば、首都圏においては、おおむね 10 年以内に首都圏 3 環状道路(首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道)のいずれかの部分で放射道路を接続するような環状線(重点リング (注))を形成するよう整備を進める。

(注)重点リング：首都圏 3 環状線のうち、進捗状況を勘案し、整備の途中段階でも環状道路の機能を最大限発揮できるよう計画した重点区間(圏央道西側区間、外かん東側区間、首都高速中央環状線の 3 号線以北区間)。

○都市計画道路整備の推進

都市における主要な幹線道路の整備等により、都市の骨格の形成や渋滞の緩和を図るとともに、電線共同溝整備事業やシンボルロード整備事業の推進等により、都市の顔にふさわしい快適な道路空間の形成を進める。

また、沿道市街地との一体的整備を進めることにより、沿道市街地の機能保全、土地の高度利用や都市機能の更新を図る。

② H17 白書

○都市内物流の強化

現在、都市内の渋滞が深刻な問題となっているが、渋滞の緩和により都市内の平均走行速度が改善されると、窒素酸化物(NOx)や浮遊粒子状物質(SPM)等の大気汚染物質や CO2 の排出量が削減されることから、渋滞対策は都市内物流の効率化という観点だけでなく、環境問題という側面から見ても、非常に重要な施策の一つである。

このため、国土交通省では、大都市圏を通過する交通を迂回させる環状道路・バイパス等の整備や踏切道の改良により渋滞の原因であるボトルネックの解消を図るとともに、関係機関と連携して交通需要マネジメント(TDM)(注 1)等ソフト面での施策を併せて推進している。

(注 1)都市または地域レベルの道路交通混雑を緩和するため、道路利用者の時間の変更、経路の

変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整等により、交通需要量を調整(＝交通行動の調整)する手法

③ H25 白書

○物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用

国内輸送の約 8 割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。また、平成 25 年 6 月の道路法等の改正に基づき、それらの根幹的な道路網を中心に「大型車両の通行を誘導すべき道路」に指定し、当該道路を通行する大型車両の通行許可手続を迅速化するとともに、通行支障区間の計画的な解消を図ることとした。加えて、スマート IC の整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図る。

○都市内物流の効率化

「流通業務市街地の整備に関する法律」に基づき、平成 26 年 3 月末までに 20 都市、29 箇所の流通業務市街地注 1 の整備が行われ（うち 27 箇所が稼働中）、流通業務施設の適切かつ集約的な立地により都市の流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図っている。

④ H29 白書

○物流上重要な道路ネットワークの戦略的整備・活用

国内輸送の約 9 割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成 30 年 3 月に道路法等を改正し、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化を図るとともに重点支援を実施する「重要物流道路制度」を創設した。また、ETC2.0 搭載車への特車通行許可の簡素化や ETC2.0 車両運行管理支援サービス等の、ETC2.0 を活用した取組みを推進している。さらに、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック 2 台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を 28 年 11 月より新東名を中心とするフィールドで推進し、平成 30 年度の本格導入を目指している。加えて、高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマート IC 制度の活用を推進するとともに、引き続き、スマート IC の整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図っているところである。

3. 4 自転車道・歩行者空間整備

3. 4. 1 自転車道

（出典：国土交通省「自転車利用環境の整備」

<https://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html>）

○取組の内容

国土交通省と警察庁では、合同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定しており、このガイドラインに基づき、歩行者と分離された自転車通行空間の整備を推進している。

また、自転車通行空間を効果的、効率的に整備するため、自治体による自転車ネットワーク計画（※）の策定を促進している。

※安全で快適な自転車通行空間を効果的、効率的に整備することを目的に、面的な自転車ネット

ワークを構成する路線を選定し、その路線の整備形態等を示した計画。市町村が道路管理者や都道府県警察等と共同で策定。

さらに、これまで、用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備が図られるよう、道路構造令を改正し、新たに、「自転車通行帯」を規定した。

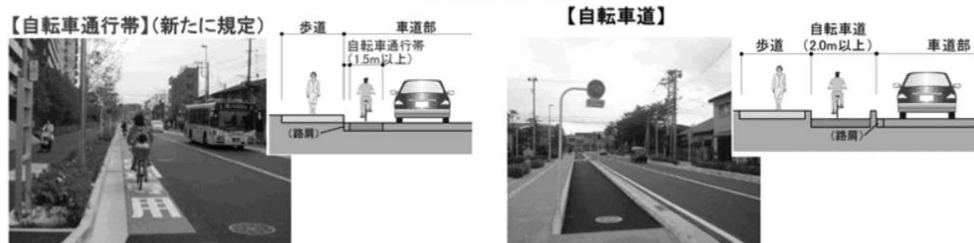
自転車に関する道路構造令の改正(平成31年4月25日施行)

背景・必要性

- 過去10年間で、交通事故件数全体が約4割減少する中、自転車対歩行者の事故件数は約1割の減少にとどまっており、歩行者・自転車・自動車適切に分離された自転車通行空間の整備が重要。
- 用地上の制約から、自転車道の整備は全国的に進んでおらず、幅員がより狭くてすむ自転車専用通行帯(道交法に基づく通行区分の指定)について、道路構造令に新たに「自転車通行帯」として位置付け、自転車通行空間の整備を加速する必要。
- 道路構造令の改正を踏まえ、地方公共団体において、都道府県道及び市町村道の構造の技術的基準を定める条例の改正について手続き中。

改正概要

- 歩行者・自動車から自転車の通行を分離する必要がある場合には、自転車通行帯を設置。
- ただし、自動車との関係で自転車の安全性を確保する必要がある設計速度60km/h以上の道路には、引き続き、車道との間を工作物により分離した自転車道を設置。



効果

- 用地確保の観点から自転車道の整備が困難であった道路においても自転車通行空間の整備の可能性が拡大。

図 14-15 自転車に関する道路構造例の改正(平成31年4月25日施行)

出典：国土交通省「自転車利用環境の整備」

<https://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html>

○実施の状況

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインや改正した道路構造令に基づき、全国の自治体において、歩行者と分離された自転車通行空間の整備が進められている。

また、自転車ネットワーク計画についても策定が進んでおり、令和2年3月末時点で策定自治体数は203市区町村(DIDを有する市区町村の約25%)となっている。

- 自転車ネットワーク計画策定自治体数は203自治体（DIDを有する市区町村の約25%）
- 歩行者と分離された自転車通行空間の整備延長は約2,930km

■自転車ネットワーク計画策定自治体数の推移 ■歩行者と分離された自転車通行空間の整備状況

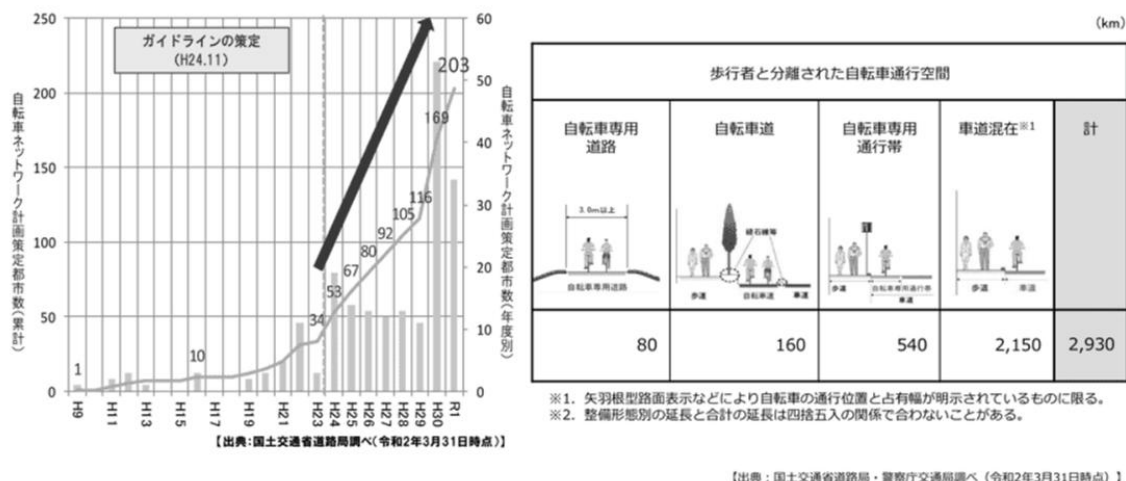


図 14-16 自転車通行空間の整備状況

出典：国土交通省「自転車利用環境の整備」

<https://www.mlit.go.jp/road/road/bicycle/index.html>

① H16 白書

現在、身近な生活道路まで自動車優先の使い方がされており、そのため、欧米に比べ歩行者・自転車の事故が多発している。さらに、空を埋め尽くす電線類や、段差や勾配により歩きにくい歩道等、快適性の面でも十分とは言いがたい。そこで、生活道路については、これまでの自動車優先から歩行者・自転車優先に転換し、安全で質の高い生活空間として形成することが必要であり、「暮らしのみちゾーン」や「トランジットモール」の推進に取り組んでいる。

「暮らしのみちゾーン」とは、外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地の街区等における生活道路について、警察と連携して一般車両の地区内への流入を制限して歩行者・自転車優先とし、あわせて無電柱化や緑化等の環境整備を行い、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ろうとする取り組みである。また、「トランジットモール」とは、中心市街地の目抜き通り等で警察と連携して一般車両の利用を制限し、歩行者・自転車と公共交通機関の利便性を高め、街のにぎわいを創出しようとする取り組みである。

現在、「暮らしのみちゾーン」「トランジットモール」に取り組む48地区を登録し、事業費等の補助に加え、社会実験費の補助や専門家の派遣等、ソフト面を含め総合的な支援を実施している。

② H19～29 白書

○安全・安心な自転車走行環境の整備

道路管理者と警察が連携し、歩行者や自動車から分離された自転車走行空間の創出に取り組んでいる。平成20年1月には全国で98箇所の自転車通行環境整備モデル地区を指定し、おおむね2年間で、自転車道の整備や自転車専用通行帯の設置等を推進することとしている。

③ H29 白書

○自転車活用推進法に基づく自転車活用推進計画の策定

自転車は、環境に優しい交通手段であり、災害時の移動・輸送や国民の健康の増進、交通の混雑の緩和等に資するものであることから、環境、交通、健康増進等が重要な課題となっている我が国においては、自転車の活用の推進に関する施策の充実が一層重要となっている。

このため、平成 29 年 5 月 1 日に自転車活用推進法（平成 28 年法律第 113 号）が施行され、自転車の活用について、政府として総合的・計画的に推進するため、国土交通省に大臣を本部長とする自転車活用推進本部が創設された。

同法においては基本理念として、自転車の活用の推進が、公共の利益の増進に資するものであるという基本的認識の下、交通体系における自転車による交通の役割を拡大することを旨として行うとともに、交通の安全の確保を図りつつ行われなければならないとされている。また、自転車専用道路、自転車専用通行帯等の整備をはじめとする 15 の項目を基本方針として示した上で、重点的に検討・実施すべきとされている。

自転車活用推進本部では、同法に基づき、この基本方針に即した形で、自転車の活用の推進に関する目標や講ずべき措置等を取りまとめた自転車活用推進計画を平成 30 年の夏までに策定することとしている。

○安全で快適な自転車利用環境の創出

全交通事故件数が、過去 10 年間で 4 割減少する一方、自転車対歩行者の事故件数は 1 割の減少にとどまっている状況であり、より一層安全で快適な自転車の利用環境整備が求められている。このため、警察庁と共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに、自転車ネットワーク計画の作成や車道通行を基本とする自転車通行空間の整備や、自転車の交通ルール遵守の効果的な啓発等を進めている。

○サイクリング環境向上によるサイクルツーリズムの推進

インバウンド効果を全国へ拡大するために、自転車を活用した観光地域づくりは有望であるものの、サイクリングの受入環境や走行環境は不十分な状況である。このため、サイクリング環境の向上に向けて、今後各地でモデルとなるようなルートを選び、官民連携による走行環境の整備や、サイクリストの受入環境の整備等の取り組みを進めている。

3. 4. 2 歩行者空間

① H16 白書

現在、身近な生活道路まで自動車優先の使い方がされており、そのため、欧米に比べ歩行者・自転車の事故が多発している。さらに、空を埋め尽くす電線類や、段差や勾配により歩きにくい歩道等、快適性の面でも十分とは言いがたい。そこで、生活道路については、これまでの自動車優先から歩行者・自転車優先に転換し、安全で質の高い生活空間として形成することが必要であり、「くらしのみちゾーン」や「トランジットモール」の推進に取り組んでいる。

「くらしのみちゾーン」とは、外周を幹線道路に囲まれている等のまとまりのある住区や中心市街地の街区等における生活道路について、警察と連携して一般車両の地区内への流入を制限して歩行者・自転車優先とし、あわせて無電柱化や緑化等の環境整備を行い、交通安全の確保と生活環境の質の向上を図ろうとする取り組みである。また、「トランジットモール」とは、中心市街地の目抜き通り等で警察と連携して一般車両の利用を制限し、歩行者・自転車と公共交通機関の利便

性を高め、街のにぎわいを創出しようとする取り組みである。

現在、「くらしのみちゾーン」「トランジットモール」に取り組む 48 地区を登録し、事業費等の補助に加え、社会実験費の補助や専門家の派遣等、ソフト面を含め総合的な支援を実施している。

② H19～29 白書

○安全・安心な歩行空間の形成

人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、通学路を主とした歩道等の整備を推進している。この際、市街地等歩道等の整備が困難な地域においては、カラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めた安全・安心な歩行空間の創出に取り組んでいる。また、交通事故発生割合の高い住居系・商業系地区を警察庁と国土交通省が「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的・総合的な交通事故抑止対策を推進している。

○人優先の安全・安心な歩行空間の形成

通学路を主とした歩道等の整備を推進しており、この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めた安全・安心な歩行空間の創出に取り組んでいる。

○質の高い歩行空間の形成

歩くことを通じた健康の増進や魅力ある地域づくりを支援するために、豊かな景観・自然、歴史的物等を結ぶ質の高い歩行空間を形成するウォーキング・トレイル事業を推進している。また、生活道路を、これまでの自動車優先から歩行者・自転車優先に転換し、安全で質の高い生活空間にするため、「くらしのみちゾーン」（注）等の推進に取り組んでいる。

○わかりやすい道案内の推進

地理に不案内な歩行者等に対して、目的地へのわかりやすい道案内手法の導入や各種情報提供手段の連携等による情報提供の充実を推進している。

4. 港湾

4. 1 港湾整備計画の枠組み

4. 1. 1 整備計画

(1) 港湾の長期計画

(出典：国土交通省港湾局「今までの港湾政策の変遷について」(平成24年3月12日)

<https://www.mlit.go.jp/common/000204470.pdf>

港湾においては、著しい外貨貨物の増加などに施設整備が追いつかず、主要港においては深刻な滞船状態となり、これが契機となって、計画的な港湾整備を進めるための「港湾整備緊急措置法」が昭和36年(1961年)3月に制定され、これに基づいて、5年間に実施すべき港湾整備事業の目標と量を定める「港湾整備五箇年計画」が昭和36年度(1961年度)からスタートした

以来、第9次の計画(第9次は7箇年計画に延長)まで、わが国の港湾は、コンテナ貨物の急激な増加、船舶の大型化等の時代の変化に適切に対応しながら整備が進められた。総投資規模は第9次7カ年計画(平成8年度(1996年度)～平成14年度(2002年度))では約7.5兆円となっている。

○ 全国総合開発計画等と連携しつつ、国民経済の健全な発展と国民生活の向上を図ることを目的として、港湾整備緊急措置法(昭和36年法律第24号)に基づき、港湾整備事業を緊急かつ計画的に実施。				
	全国開発計画	港湾関係の主な取り組み	港湾整備五ヶ年計画	
昭和36年度	全国総合開発計画 ・拠点開発構想 (新産業都市、工業特別地域) ・高度経済成長への対応 ・所得倍増計画	・港湾整備緊急措置法(S36)	第1次	第1次港湾整備5ヶ年計画【概要】 事業規模：2,500億円 所得倍増計画の一環として貿易の拡大、鉱工業の発展への対応 外貨雑貨埠頭、木材埠頭、産業港湾、内国貿易埠頭整備
昭和40年度		・外貨埠頭公団法制定 (外貨埠頭公団設立)(S42)	第2次	第2次港湾整備5ヶ年計画【概要】 事業規模：6,500億円 事業規模：10,300億円
昭和45年度		・公害財特法(S46)	第3次	第3次港湾整備5ヶ年計画【概要】 事業規模：21,000億円 外貨コンテナバースの整備(東京、横浜、神戸、名古屋、四日市) 地域開発基盤港湾(一般外貨船、国内流通基盤)整備、公害防止事業の推進
昭和50年度	新全国総合開発計画 ・大規模開発プロジェクト (苫小牧、むつ小川原、西南地域) ・全国的ネットワークの整備	・エネルギー港湾制度創設(S55) ・広域臨海環境整備センター法(S56)	第4次	第4次港湾整備5ヶ年計画【概要】 事業規模：31,000億円 人口・産業の地方分散定着のための流通拠点となる港湾整備 港湾環境整備及び公害防止対策等の推進
昭和55年度	第3次全国総合開発計画 ・定住構想 ・安定成長経済 ・国土・資源の有限性の顕在化 ・地方の振興、国土利用の均衡	・港湾における大規模地震対策 施設の整備構想(S59) ・長期政策「21世紀への港湾」 を策定(S60)	第5次	第5次港湾整備5ヶ年計画【概要】 事業規模：42,600億円 国際・国内貨物の流通の合理化、輸送ネットワークの構築 定住構想の推進、臨海部の再編を目指した港湾整備
昭和60年度			第6次	第6次港湾整備5ヶ年計画【概要】 事業規模：44,000億円 貨物輸送の合理化、海上輸送の安定性の向上のための港湾・航路の整備 民間活力の活用による港湾再開発
平成元年度	第4次全国総合開発計画 ・交流ネットワーク構想 ・多極分散型国土の構築 ・本格的国際化への対応	・長期施策「豊かなウォーター フロントを目指して」(H2)	第7次	第7次港湾整備5ヶ年計画【概要】 事業規模：57,000億円 総合的な港湾空間の創造と質の向上(ウォーターフロントの創出) 国土の均衡ある発展(効率的な物流体系、地域の産業振興、旅客交通体系)
平成5年度		・長期施策「暮らしを海と世界に 結ぶみちとビジョン」(H12)	第8次	第8次港湾整備7ヶ年計画【概要】 事業規模：74,900億円 国際海運ネットワークにおける拠点形成(中核、中核国際港湾) 災害に強い港湾システムの構築(耐震強化岸壁、臨海部物流拠点)
平成10年度	第5次全国総合開発計画 ・参加と連携 ・多軸型国土構造形成 ・大都市のリノベーション ・世界に開かれた国土の形成	・交通政策審議会答申(H14) ※スーパー中核港湾の育成を提言 ・スーパー中核港湾の選定(H16) ・「地震に強い港湾のあり方」 答申(H17) ・低潮線保全法(H22) ・国際ハルク・コンテナ戦略港湾の選定(H22)	第9次	社会資本整備重点計画【概要】 国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保 大規模地震等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能の確保
平成15年度				
平成20年度				

図 14-17 港湾整備・港湾施策の経緯

出典：国土交通省港湾局「今までの港湾政策の変遷について」(平成24年3月12日)

<https://www.mlit.go.jp/common/000204470.pdf>

(2) 社会資本整備重点計画

(出典：国土交通省「社会資本整備重点計画」)

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406603.pdf>

わが国の社会資本については、平成14年(2002年)までの事業分野別の緊急措置法に基づく計画等による緊急かつ計画的な整備により、その充実を図ってきた。しかし、国際競争力の強化、少子・高齢社会への対応、環境問題への対応、安心して暮らしやすい社会の実現、美しい国づくり等の観点から残された政策課題への重点的な取組みが求められ、また、社会資本の整備については、より低コストで、質の高い事業を実現するといった時代の要請に応じ、一層重点的、効果的かつ効率的に推進していくことが求められるようになってきた。

このような状況を踏まえ、社会資本の整備に係る計画の重点を、政策目標の実現に向けて国民が享受する成果の発揮に転換するとともに、政策目標の実現に係る事業間の連携を一層深めるため、広く国民生活・産業活動の基盤を形成する社会資本(以下「社会資本」という。)の整備に係る事業分野別の計画を統合し、社会資本整備重点計画(以下「重点計画」という。)として定めることとした。

そのために必要な法整備として、「社会資本整備重点計画法」及び「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」が平成15年(2003年)3月に成立した。

重点計画においては、21世紀の国土、経済社会のあり方を見据えつつ、計画期間中に社会資本整備事業により実現を図るべき目標と、当該目標の達成のために実施すべき、社会資本の整備とあいまって効果の増大を図る事務等(ソフト施策等)や民間主体による社会資本の整備も含めた社会資本整備事業の概要を、国民に明らかにすることとした。

また、地域住民等の理解と協力の確保、既存の社会資本の有効活用、公共事業の入札及び契約の改善、技術開発等による費用の縮減その他社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するために求められる、社会資本の整備に関する改革の方向性を国民に明らかにすることとした。

西暦	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
元号	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7
国土計画	21世紀国土のグランドデザイン												第二次国土形成計画										
	国土形成計画																						
社会資本整備 重点計画	第1次					第3次							第5次										
						第2次							第4次										

図 14-18 社会資本整備重点計画の計画期間(再掲)

出典：国土交通省各社会資本整備重点計画等より作成

平成期に策定された社会資本整備重点計画における港湾整備の目標は以下に示すとおりである。

α. 第1次社会資本整備重点計画（H15～19）

（出典：国土交通省「社会資本整備重点計画」

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406603.pdf>）

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

（1）国際競争力の強化と国民生活の質の向上に資する海上輸送サービスの確保や産業空間の形成～活力～

物流コストの削減等を通じて、我が国の国際競争力を強化し、国民生活の質の向上に資するため、昨今の不安定な世界情勢をも念頭に置きつつ、国際海上コンテナ輸送の進展に対応した物流ネットワークの形成を推進する。また、産業競争力の強化のための効率的なバルク貨物輸送システムの維持・拡充、複合一貫輸送等に対応した国内海上輸送ネットワークの形成を推進するとともに、離島等の住民のための安定した海上輸送サービスの提供を図る。さらに、物流産業空間の形成、既存立地企業の再編等を支援する。

（2）循環型社会の構築など環境問題への対応～環境～

循環型社会の実現に向け、港湾を拠点とする広域的な静脈物流システムの構築や廃棄物処理対策を推進する。また、豊かな生態系を育む良好な海洋環境の形成を図る。

（3）安全で安心な地域づくり～安全～

大規模地震等災害時における物流及び臨海部防災拠点機能を確保するとともに、湾口防波堤により、自然災害等から臨海部の生命・財産を防護する水準を向上させる。また、船舶航行や海洋性レクリエーション活動等の安全の確保、港湾の保安レベルの向上を図る。

（4）みなとまちづくりの推進～暮らし～

観光などの地域産業や海洋性レクリエーション等を核とした美しい景観を備えた活力のある空間を形成し、市民の参加と連携による「みなとまちづくり」を推進する。

2 事業の概要

（1）国際競争力と国民生活の質の向上等

○国際海上コンテナ貨物等輸送コスト低減率【H14 比5%減(H19)】

- ・国際港湾としての機能を強化するコンテナターミナルの整備、ターミナル経営環境の改善によるコスト・サービス競争力の確保、港湾物流の情報化の推進等
- ・バルク貨物の安定的かつ低廉な輸送を実現する多目的国際ターミナルの整備

（2）循環型社会の構築等

○海上輸送利用の促進による循環資源国内輸送コスト低減率

【H14 比約1割減(H19)】

- ・国内外との静脈物流拠点の形成、廃棄物等の広域利用・処理等に資する廃棄物埋立護岸等の整備、水環境の改善や干潟等の保全・再生・創造等良好な海洋環境の形成

（3）安全・安心

○港湾による緊急物資供給可能人口

【約1,900万人(H14)→約2,600万人(H19)】

- ・災害時における緊急物資、避難民等の輸送を支える臨海部防災拠点の整備
- ・船舶の航行の安全性を確保する避難港の整備、放置艇対策等

(4) みなとまちづくり

○港湾空間の緑化率 【約7% (H14) →約8% (H19)】

・地域の交流拠点としての旅客船ターミナル、緑地等の整備

b. 第2次社会資本整備重点計画 (H20～24)

(出典：第2次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406604.pdf>)

1. 港湾整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 我が国産業の国際競争力の強化

近年、我が国を取り巻く産業・貿易構造が大きく変化し、特にアジア地域、ロシア、中東等の経済発展は著しく、企業活動の更なるグローバル化が進展している。また、コンテナ船の大型化やアジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路のサービス頻度が減少している。このような情勢変化を的確に捉え、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える効率的で安全性・信頼性が高い物流体系を構築する。

(2) 地域の活性化

経済のグローバル化の進展、企業の国際分業の進展等の中で、製造業を中心とする企業は最適生産地を求めて国や地域を選択している。臨海部における国内外からの産業立地や設備投資を促進することにより、地域産業の国際競争力を向上させるとともに、雇用や所得の創出等により地域を活性化させる。

(3) 大規模災害への対応力強化

東海地震、東南海・南海地震や首都直下地震等の発生が切迫し、極めて甚大な被害が予測されている。被災時に、緊急物資を迅速に供給し、港湾活動の停滞が経済の停滞や生活の不便を招かないよう、耐震強化岸壁等の整備を進めるとともに、港湾関係者の協働による運用体制を確立する。

(4) 地球環境問題と少子高齢社会への対応

閉鎖性湾内の水環境の改善、海洋における自然環境の保全・再生・創出を通じた生物多様性の保全及び循環型社会の形成への対応等多様化する環境問題に適切に対応する。また、深刻化する地球温暖化に対し、効率的な物流体系の構築によるCO₂等の排出の抑制を促進するとともに、循環型社会形成に資する静脈物流ネットワークの構築等を進める。さらに、港湾におけるバリアフリー化を推進する。

(5) 戦略的な維持管理の推進

高度経済成長時代に集中投資した港湾施設の老朽化が進行することから、事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

(1) 投資の重点化・効率化

厳格な事業評価や更なるコスト縮減を図るとともに、事業の「選択と集中」の観点から、国際競争力の強化、地域の活性化、安心・安全の確保等に資する事業への重点投資を更に進め、より一層効率的・効果的に事業を実施する。

（２）施策・事業の連携

港湾関係以外の様々な施策・事業との連携を進め、港湾行政単独では実施が困難な施策を幅広く展開し、国民のニーズにきめ細かく適切に対応していく。また港湾管理者、市民、民間事業者等の港湾に関係する様々な者との協働による港湾政策を推進する。

３．今後取り組む具体的な施策

（１）我が国産業の国際競争力の強化

①スーパー中枢港湾政策の充実・深化による基幹航路の維持・確保

欧米基幹航路をはじめとする多方面・多頻度でダイレクトといった高質な輸送サービスを維持・確保するため、スーパー中枢港湾等において、大水深高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国内輸送ネットワークの充実、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成、港湾施設の管理・運営の改善等の総合的な施策を実施する。

②我が国各地域とアジア諸港との航路の拡充

地域の港湾においては、スーパー中枢港湾との適切な役割分担を図りつつ、我が国産業にとって最も効率的な物流体系を我が国全体として構築するため、アジア地域をはじめとする国際貿易に対応したダイレクト航路を充実していくとともに、多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

③港湾における情報化の推進

物流の高度化、効率化のため、港湾行政手続のペーパーレス化、ワンストップサービス化の普及を促進するとともに、手続の統一化・簡素化の推進、次世代シングルウィンドウへの一元化により、港湾の手続き面での更なる利便性の向上を促進する。

また、保安対策の強化に対応しつつ、より効率的な物流体系を構築するため、ＩＣＴの活用等により、物流の迅速性・効率性を向上させる取組を進める。

（２）地域の活性化

①臨海部産業の活性化と企業の立地促進

臨海部産業の活性化、企業立地を促進するため、原材料等の輸入機能と製品等の輸出機能を強化し、臨海部用地の利活用環境の整備を進める。また地域の活力を支える製造業等の経済活動を支援するため、船舶の大型化に対応した多目的国際ターミナル及び複合一貫輸送網を形成する。

②みなと地域づくりへの支援

地域が知恵と工夫をこらし、みなとの活用・振興を通じて地域の活性化を図る、港湾管理者、港湾所在市町村等の取組を支援する。

（３）大規模災害への対応力強化

○被災時の広域的な経済社会活動への影響の極小化

大規模地震発生時において、海上輸送による緊急物資輸送、国際・国内物流機能の維持、帰宅困難者等の移動支援を可能とするため、耐震強化岸壁の整備、基幹的広域防災拠点の整備・運用体制の構築等を推進する。また、港湾全体の事業継続計画（ＢＣＰ）を策定し、民間事業者、港湾管理者、国等が協働して迅速かつ効果的に災害対応を行い、震災時に経済活動を維持できる体制を構築する。

また、荒天時の航行船舶の避難のための水域を、地理的条件を考慮して確保する。

（４）地球環境問題と少子高齢社会への対応

①港湾空間における自然環境の保全、再生及び創出

干潟・藻場の整備、深掘跡の埋め戻し、閉鎖性海域におけるゴミ・油回収及び港湾緑地の整備等により、港湾空間における水環境を改善し、自然環境を保全・再生・創出する。

②地球温暖化対策、循環型社会の形成等の推進

環境負荷がより低い物流体系を構築するため、自動車輸送から海運・鉄道輸送への転換や、港湾機能の適切な配置などを実施する。

また、循環型社会を形成するため、海上輸送による効率的な静脈物流ネットワークを構築するほか、浚渫土砂の適正な処分と都市の廃棄物処分問題の解決に必要な海面処分場を計画的に整備する。

③少子高齢社会への対応

全ての利用者にとって使いやすい施設となるよう、旅客船ターミナル、係留施設等のバリアフリー化を進める。

(5) 戦略的な維持管理の推進

○港湾施設の長寿命化対策の推進

長寿命化等に資する計画の策定を推進・支援し、計画に基づく港湾施設の計画的かつ適切な維持管理を実施する。

c. 第3次社会資本整備重点計画（H24～28）

（出典：第3次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406605.pdf>）

プログラム3. 陸・海・空の交通安全を確保する

〔海上交通〕

○ 現状と課題

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことができないものとなっているが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾や伊勢湾、瀬戸内海等の船舶交通がふくそうする海域においては、巨大船、危険物積載船、外国船舶等が多数通航するとともに、輸送効率の向上等を図るため船舶の大型化が進んでいる上に、漁業活動やマリンレジャー等が行われていることも多い。

このような状況下において、航路を閉塞するような大規模海難が発生すれば、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通の遮断により、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。

平成18年から22年までの船舶事故隻数は、年平均2,497隻であり、それ以前の5年間と比べると、7.5%減少しているものの、事故の4割がふくそう海域で発生していること、小型船舶（プレジャーボート・漁船）が全体の7割を占め、特にプレジャーボートの事故隻数が増加しており、こうした状況を踏まえ、ふくそう海域や港湾区域内等において、船舶の安全かつ円滑な航行の確保が課題となっている。平成22年度の全国実態調査結果において確認されたプレジャーボート隻数（19.7万隻）のうち、約半数が放置艇であり、船舶の航行障害、洪水・津波・高潮時の放置艇の流出による被害、油の流出、景観の悪化といった多岐にわたる問題が顕在化している。

さらに、東京湾、伊勢湾等の閉鎖性海域において海域の漂流ゴミは増加傾向にあり、海域環境の保全を図るとともに船舶航行の安全を確保するため、効率的な回収が必要となっている。

また、昨今の国際情勢に鑑み、国際テロの標的となりうる重要国際埠頭施設における保安対策を確実に実施し、国際テロを未然に防止する必要がある。

○ 実施すべき事業・施策

（船舶の安全・円滑な交通の確保）

船舶の大型化・高速化が進む中、船舶通航量が多く、国際・国内海上輸送ネットワークの根幹を形成している開発保全航路において、船舶の航行に重大な障害が発生することのないよう、航路の拡幅・増深、航路標識の設置及び必要水深の維持などの適切な開発・保全・管理を推進する。また、荒天時の航行船舶の避難のための水域を、地理的条件を考慮して確保する。

船舶交通がふくそうする海域においては、多数の大型船舶が通航するとともに小型船舶による漁業活動やマリンレジャー活動が盛んに行われており、船舶交通流の収れんや針路の錯綜等により海難発生蓋然性が高くなっている。このため、航行船舶の動静把握や情報提供の充実・強化を図り、安全・安心で効率的な海上交通を確保するため、情報通信技術や航海計器の技術革新に応じ、海上交通及び海域状況に関する情報の収集、分析及び提供に資する海上交通基盤の高度化を推進する。

また、放置艇問題を解消するためボートパークの整備等による係留・保管能力の向上と放置等禁止区域の指定拡充等の規制措置を両輪とした対策を推進し、プレジャーボートを円滑に收容するとともに公共水域の適正な利用促進を図る。

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明・八代海の閉鎖性海域において、海域に漂流する流木等のゴミや船舶等から流出した油の効率的な回収を実施し、船舶航行の安全を確保するとともに、海域環境の保全を図る。さらに、船舶運航事業者に対し、船員の労働条件の遵守状況や運航管理の状況についての確認・指導を行う運航労務監査や、安全管理体制の改善・向上を目的とする運輸安全マネジメント評価の実施等により、船舶航行の安全の確保を図る。

（重要国際埠頭施設等における保安対策）

港湾を含む国際海上輸送の信頼性、安全性の向上のため、海上人命安全条約（S O L A S 条約）に対応し、監視カメラやフェンス等の設置等のハード面の対策及び警備の強化等のソフト面の対策を進める。

特に、国際埠頭施設のセキュリティを向上させるため、制限区域に立ち入る全ての者について、高度な偽造防止措置が施された身分証明書を用いて、本人確認、所属確認及び目的確認を実施し、危害行為の防止を図る。

プログラム 4. 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す

〔海上交通〕

国内の長距離輸送においては、環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い海上輸送の利用を促進するとともに、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網を強化する。また、地域の特色ある産業・経済活動を物流面で支え、規模のメリットを活かし大量輸送による低コスト輸送を可能とする船舶の大型化等に対応するため、地域の拠点的な港湾において物流ターミナルの機能を確保する。

d. 第4次社会資本整備重点計画（H27～R2）

（出典：第4次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406606.pdf>）

第2節 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針の確立

2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築

（2）機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針

③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底

iii）成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え

（優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組）

a) 主に大都市圏における国際競争力の強化に資する取組

〔国際コンテナ戦略港湾の機能強化〕

国際コンテナ戦略港湾（京浜港、阪神港）について、コンテナ船大型化に対応した大水深コンテナターミナルを平成28年度までに12バースにするとともに、「集貨」「創貨」「競争力強化」のハード・ソフト一体となった施策により、平成30年度までに欧州基幹航路の寄港便数を3に増便し、北米基幹航路のデイリー寄港を維持・拡大する。

b) 主に地方圏における産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進に資する取組（ヒト・モノの対流を促進する各地域の特性を活かした産業・観光戦略と連携したストック効果の発揮）

〔地域経済を支える海上輸送網の形成〕

港を通じて、地方圏の産業活動等に不可欠な資源・エネルギー等を安定的かつ安価に輸入するため、国際バルク戦略港湾25を念頭に置きつつ、大型船に対応した港湾機能の高度化や企業間連携の促進等を進め、拠点となる港湾を核とした安定的かつ効率的な資源・エネルギー等の海上輸送網の形成を図る。現在整備を進めている港湾については、平成30年度までに、大型船に対応した施設を完成させる。

また、地域における基幹産業の物流環境を改善し、民間投資の誘発や企業の立地競争力強化等を図るため、企業の事業環境改善に直結する物流基盤の整備を推進する。

○重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI）

〔1〕個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率

【港湾：平成26年度97% → 平成29年度100%】

4. 1. 2 特別会計の見直し

（出典：国土交通省所管 特別会計に関する情報開示

https://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_000162.html）

港湾に関する特別会計は、昭和36年（1961年）に新設された。

その後、平成19年（2007年）に公布された「特別会計に関する法律」に基づき、「社会資本整備事業特別会計」への統合が実施され、平成20年（2008年）に「港湾整備特別会計」は廃止された。

社会資本整備特別会計では、平成20年度（2008年度）～平成25年度（2013年度）に「港湾勘定」が計上されている。

4. 1. 3 港湾整備のビジョン等

(1) 豊かなウォーターフロントをめざして (H2 白書)

運輸省は、平成2年4月新たな長期港湾整備政策として「豊かなウォーターフロントをめざして」を発表した。この長期政策は、昭和60年に策定した「21世紀への港湾」に対し、策定後の経済社会環境の変化や新たな社会の要請に応えるためフォローアップを行ったもので、新たに付け加えるべき政策や一層強調されるべき政策について検討が加えられている。その結果、豊かなウォーターフロントを形成するために、

- ①港湾の機能の充実に加え、使いやすさや美しさの追求
- ②輸入促進のための港湾の整備
- ③旅客船時代に備えた港湾の整備
- ④地方地域や大都市圏の問題への対応の強化

などの点に政策の重点を置く必要があると提案している。

(2) 「人と地球にやさしい港湾の技術をめざしてー港湾の技術開発の長期政策ー」 (H4 白書)

運輸省は、運輸技術審議会答申「21世紀を展望した運輸技術施策について」(平成3年6月)などを踏まえて、21世紀初頭をめざした我が国の港湾技術の開発の促進に必要な政策を、「港湾の技術開発の長期政策」として取りまとめ、4年6月17日に発表した。

これは、近年の地球レベルでの環境問題の深刻化、経済活動のグローバル化などを踏まえ、①人と地球にやさしいウォーターフロントの形成、②人と情報の国際交流と世界への貢献を目指して、港湾空間の質の向上、高能率ターミナルの建設、港湾工事の省力化など10の重点技術開発課題を選定するとともに、今後の港湾技術開発の推進方策を示したものである。

(3) 新たな港湾環境政策ー環境と共生する港湾 (エコポート) をめざしてー (H6 白書)

地球規模での良好な環境の保全や持続可能な発展、恵み豊かな環境の次世代への継承が求められる中、港湾においても、より幅の広い環境施策の導入を図るとともに、長期的な視点に立った総合的、計画的な取組みが不可欠であり、その基本となる新たな環境政策策定の必要性が高まってきた。このため、平成4年12月に「港湾・海洋環境有識者懇談会」を設置し、今後の港湾環境政策のあり方について幅広い議論を進めてきた。

運輸省では、この懇談会の提言及び5年11月に制定された環境基本法の理念を踏まえて、6年3月17日に、生態系など自然環境と調和し、潤いとアメニティ豊かな環境共生港湾 (エコポート) の形成を目指した「新たな港湾環境政策」を策定した。今後は、この政策に基づき、各港での港湾環境計画の策定、エコポートモデル事業の推進、港湾環境インフラの整備、環境管理の充実など、港湾環境の保全及び創造への取組みを強化する。

(4) 大交流時代を支える港湾ー世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョンー (H7 白書)

新しい時代の潮流に対応した概ね2010年を目標とする「大交流時代を支える港湾ー世界に開かれ、活力を支える港づくりビジョンー」を平成7年6月30日に策定し、長期的な港湾政策を明らかにした。

来たるべき時代には、人、物、情報の交流が国、地域、個人の間で重層的に行われ、様々な社

会、文化が高密度で交流することによって新たなものが生み出されていく。世界が中世から近世に転換する契機となった「大航海時代」と対照させれば、今や「大交流時代」とも言うべき新たな時代が到来したといえる。

この「大交流時代」の流れの中で、成熟化社会への道を歩んでいる我が国が持続可能な発展を続けていくためには、世界及び自然との共生型社会を実現する必要がある。

このため、島嶼国である我が国において、世界との交易、交流を支える港湾が根幹的な社会資本としてその役割を果たせるよう、「大交流を支える港湾ネットワークの形成」及び「活力を支え安心できる空間の創造」の2つの政策を柱とし、主要な施策をとりまとめた。

本政策を踏まえ、第9次港湾整備五箇年計画の策定など今後の港湾行政を進めていく。

（５）港湾法改正、暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン（H12 白書）

近年、グローバル化の進展や環境保全に対する国民意識の高まり等により、港湾を取り巻く経済社会情勢は大きく変化してきている。このような中で、国際競争力を備えた活力ある社会の構築や国民生活の安定等に港湾が引き続き貢献していくためには、新たな港湾行政の展開を図っていく必要がある。

このため、21世紀における港湾行政のあり方を示した港湾審議会答申「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」（平成11年12月17日）を踏まえ、全国的、広域的な視点から港湾の効率的な整備とその適正な管理運営を推進するとともに、港湾における環境施策の充実を図ることを目的とする「港湾法の一部を改正する法律案」が第147回国会に提出され、12年3月31日に成立した。今回の改正は、1. 港湾分類の定義の明確化、2. 港湾整備事業に対する国の負担割合の見直し、3. 港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取り組み、4. 港湾に関する環境施策の充実、5. 放置艇対策の充実を骨子としており、昭和48年以来、約四半世紀ぶりの大改正となっている。

（以下出典：国土交通省港湾局「暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョン」発刊にあたって）

21世紀が幕を開けた今、経済・社会のグローバル化、資源・環境の有限性認識の高まり等により、我が国の港湾を取り巻く社会経済情勢に大きな構造変化が生じている。また、国の役割の明確化、港湾相互間の広域的な連携の確保に対する取り組み、港湾に関する環境施策の充実等を主たる内容とする港湾法の改正が平成12年3月に成立し、平成13年1月には中央省庁再編に伴い新たに国土交通省が発足する等、港湾行政を進める枠組み自体も大きく変わろうとしている。

こうした歴史の転換期の中で、今改めて港湾政策の基本的方向性が問われているとの考えの下で、港湾局においては、我が国の社会経済の姿を長期的に展望しつつ、21世紀における新しい港湾政策展開の第一歩として、ビジョンを明らかにすることとした。

その成果が、新世紀港湾ビジョン「暮らしを海と世界に結ぶみなとビジョンー国と地域のパートナーシップによるみなとづくりー」です。

本ビジョンにおいては、「暮らしを海と世界に結ぶみなと」の実現を港湾政策の基本目標とし、「広域的にネットワーク化されたみなとへの新生」、「内外に開かれた地域と市民のみなとへの新生」及び「希望もてる将来のみなとづくりの構想推進」の3つを重点目標として、その達成に向けた取り組み方策を提示している。

(6) スーパー中枢港湾（H17 白書）

スーパー中枢港湾プロジェクトは、アジア主要港をしのぐコスト・サービス水準を実現するため、我が国にはこれまで類を見ない 3 パース以上の大規模コンテナターミナル(特定国際コンテナ埠頭)を単一の事業者により一体的・効率的に運営させるほか、港湾における IT 化、24 時間フルオープン化等の取組みにより、港湾コストの約 3 割低減及びリードタイムの 1 日程度への短縮を目指すものである。その推進に向けて、平成 17 年 7 月に改正された「港湾法」に基づき、京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港を指定特定重要港湾(スーパー中枢港湾)に指定するとともに、17 年度から、特定国際コンテナ埠頭を運営する民間事業者(認定運営者)に対する岸壁及び背後ヤードの長期貸付制度や荷さばき施設の整備にかかる無利子貸付制度を創設した。

今後は、埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化や内航海運・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備等を通じて、スーパー中枢港湾全体の機能の高度化を図っていく。

(7) 海洋政策（海洋立国）の推進

① H19 白書

四方を海に囲まれた我が国において、国際的協調の下に海洋の平和的・積極的な開発及び利用と海洋環境の保全との調和を図る新たな海洋立国を実現することの重要性にかんがみ、平成 19 年 4 月に「海洋基本法」が成立し、7 月より施行されている。また、初代海洋政策担当大臣として冬柴鐵三国土交通大臣が任命された。

「海洋基本法」に基づき内閣に総合海洋政策本部が設置され、新たな海洋立国の実現に向けた海洋基本計画の作成等、総合的かつ集中的に海洋政策を推し進めていく体制が整えられた。

② H21 白書

平成 21 年 6 月には、海賊行為の処罰及び海賊行為への適切かつ効果的な対処のための必要な事項を定め、海上における公共の安全と秩序の維持を図ることを目的とした「海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律」が成立した。同法に基づき海賊対処のためにソマリア沖・アデン湾に派遣されている護衛艦には、海賊行為があった場合の逮捕・取調べといった司法警察活動を適切に行うため、海上保安官が同乗している。

また、同年 12 月には国土面積（約 38 万 km²）の約 12 倍に及ぶ排他的経済水域等（447 万 km²）の管轄海域の適切な管理のため、関係府省連携の下、離島の保全及び管理を的確に行うための指針となる「海洋管理のための離島の保全・管理のあり方に関する基本方針」が総合海洋政策本部会合において決定された。今後、この基本方針に沿って、速やかに離島の保全・管理のための施策を実施するなど、引き続き、「海洋基本計画」に基づき海洋政策を積極的に推進していく。

(8) 我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方（H20 白書）

アジア諸国の経済成長や企業の国際分業の進展により、アジア地域を中心として国際海上コンテナ貨物の輸送量が大きく増加するとともに、アジア地域と欧米とを結ぶ基幹航路においては、船舶の大型化が進展しており、輸送効率の点から寄港地を集約する動きが進んでいる。

我が国の国際海上コンテナ輸送の現状を見ると、アジア主要港と比較して割高な港湾コストや長いリードタイムもあって、基幹航路の寄港便数は減少しており、さらに、アジア等の主要港で積み替えられて輸送されるトランシップ貨物が増加している。一方、企業のサプライチェーンマ

ネジメントの高度化やジャストインタイム輸送等の多様な荷主ニーズに対応した海上輸送サービスが求められている。

また、平成 20 年 4 月には、交通政策審議会港湾分科会において「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」が答申され、港湾政策の基本となる方針がとりまとめられた。このような状況を踏まえ、我が国産業の国際競争力強化とより豊かな国民生活の実現に向けて、国際・国内一体となった効率的かつ低負荷な海上輸送ネットワークを実現するために、次の取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

（９）低潮線保全法（H22 白書）

平成 22 年 6 月に施行された「排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用の促進のための低潮線の保全及び拠点施設の整備等に関する法律（低潮線保全法）」等に基づき、海洋資源の開発・利用、海洋調査等に関する活動が安全かつ安定的に行われるよう、南鳥島において、船舶の係留・停泊・荷さばき等が可能な活動拠点の整備を進めている。また、沖ノ鳥島においても、今後、同様の整備を進めていく。

（１０）国際コンテナ戦略港湾、国際バルク戦略港湾、特定貨物輸入拠点港湾

① H22 白書

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展している。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港が順調に取扱貨物量を増やし、我が国港湾との国際競争はますます激化しているところであり、また、バルク貨物については近隣諸国の急激な経済発展を受け、資源・エネルギー・食糧等の獲得競争も起こりつつあるところである。

このため、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供するために、国土交通省成長戦略会議の下で開催した「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」及び「国際バルク戦略港湾検討委員会」において、更なる「選択と集中」による港湾の国際競争力の強化の観点から検討を行っている。

また、このような検討とともに、引き続き国際・国内一体となった効率的な海上輸送ネットワークを実現するための取組みを推進するとともに、施策の更なる充実・深化を図ることとしている。

①国際コンテナ戦略港湾の選択と集中

平成 16 年度に開始したスーパー中枢港湾プロジェクトは、アジアの主要港をしのぐコスト・サービス水準の実現を目標に、官民一体で展開し、22 年度までに、港湾コストは 2 割弱の低減、リードタイムも 1 日を達成するなど、一定の成果を収めつつある。一方、基幹航路寄港回数については、なお減少傾向にあり、我が国産業の国際競争力への影響が懸念される状況にある。

また、釜山港等アジア諸国の港湾との国際的な競争がますます激化する中、世界各地との間で、国民生活や産業活動に必要な物資や製品を低コストでスピーディーかつ確実に輸送できるネットワークを構築することが必要不可欠であり、アジア諸国・世界の成長を取り込み、我が国の成長に結びつけていかなければならない。

これらを踏まえ、「選択と集中」の考え方の下、22 年 8 月、国際コンテナ戦略港湾検討委員会

において、国際コンテナ戦略港湾に阪神港及び京浜港を選定した。今後は、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進するとともに、民の視点を取り込んだ港湾の一体運営を図っていくこととしている。

②国際バルク戦略港湾の選択と集中

資源、エネルギー、食糧等の世界的な獲得競争が進む中、海上輸送の世界においても、一括大量輸送によるスケールメリットを追求する観点から、輸送船舶の大型化が進展している。一方、我が国では、港湾施設の多くが世界的な船舶の大型化に対応できていない、輸入企業間の連携を促す制度的枠組みが用意されていないなどの課題を抱えている。

これらの課題に対応し、アジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現することにより、我が国の産業の競争力強化や国民生活の向上に不可欠な資源、エネルギー、食糧等の安定的かつ安価な供給を実現することが求められている。

このため、対象品目（穀物、鉄鉱石、石炭）を取り扱う港湾の「選択と集中」により、大型船舶の活用、輸入の効率化のための企業連携の促進等を進め、港湾の国際競争力の強化を図ることとしている。具体的には、平成 27 年までに現在、主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応すること、32 年までにパナマ運河の拡張等を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応することを目標としている。

② H25 白書

我が国の産業活動や国民生活を物流面から支えるためには、国際海上コンテナ物流において我が国と北米・欧州等を結ぶ国際基幹航路を安定的に維持し拡大していくことが必要である。

このため平成 22 年 8 月、阪神港及び京浜港を国際コンテナ戦略港湾として選定し、大水深岸壁の整備や「民」の視点を活かした効率的な港湾運営等、ハード・ソフト一体となった総合的な施策を実施してきたところである。港湾運営の面では、東京港、川崎港、横浜港、大阪港、神戸港において特例港湾運営会社を指定した。

一方、欧州航路アライアンスの再編（G6 アライアンス）やメガキャリアによる新たなアライアンスの出現（P3 ネットワーク）、さらにはトリプル E（18,000TEU 級）に代表される超巨大コンテナ船の就航により、国際基幹航路の寄港地絞り込みや貨物の囲い込み等、我が国の海運・港湾を取り巻く状況は猛烈なスピードで変化し、そして厳しさを増している。

このような状況を踏まえ、25 年 7 月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、26 年 1 月に、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の 3 本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。

同委員会の議論を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して政府出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が 26 年 4 月に成立した。

今後、これらの施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

（以下出典：国土交通省「資源・エネルギー・食糧等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成」

https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tki_000033.html）

輸入拠点としての機能を高めるべき港湾を国土交通大臣が特定貨物輸入拠点港湾として指定する。ばら積み貨物の海上運送の共同化の促進に資する当該港湾の効果的な利用の推進を図るため、関係者が連携して、特定貨物輸入拠点港湾利用推進協議会等を活用しつつ、特定利用推進計画を作成し、当該計画に定めた取り組みを促進するとともに、継続して当該計画の進捗状況の確認を行う。

特定貨物輸入拠点港湾においては、荷さばき施設等の取得に係る固定資産税等の特例、港湾区域内の工事等の許可等の特例、荷さばき施設の共同化を図るための協定に係る特例といった法令上の特例措置を受けることが可能となる。

平成 25 年 12 月 19 日

小名浜港を特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定

平成 28 年 2 月 24 日

釧路港を特定貨物輸入拠点港湾（穀物）に指定

平成 30 年 2 月 23 日

徳山下松港を特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定

（１１）港湾の中長期政策「PORT 2030」

（出典：国土交通省「港湾の中長期政策「PORT 2030」（平成 30 年（2018 年）7 月 31 日公表）」https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_PORT_2030.html）

港湾の中長期政策「PORT 2030」とは国土交通省が平成 30 年（2018 年）7 月に公表した中長期政策である。2030 年頃の我が国経済・産業・人々の暮らしを支えるために港湾が果たすべき役割や主要施策を掲げている。

交通政策審議会港湾分科会において、平成 28 年（2016 年）4 月～平成 30 年（2018 年）6 月までの 8 回にわたる審議と 4 回の懇談会を経て策定した。

2030 年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を、「港湾の中長期政策『PORT2030』」として策定した。

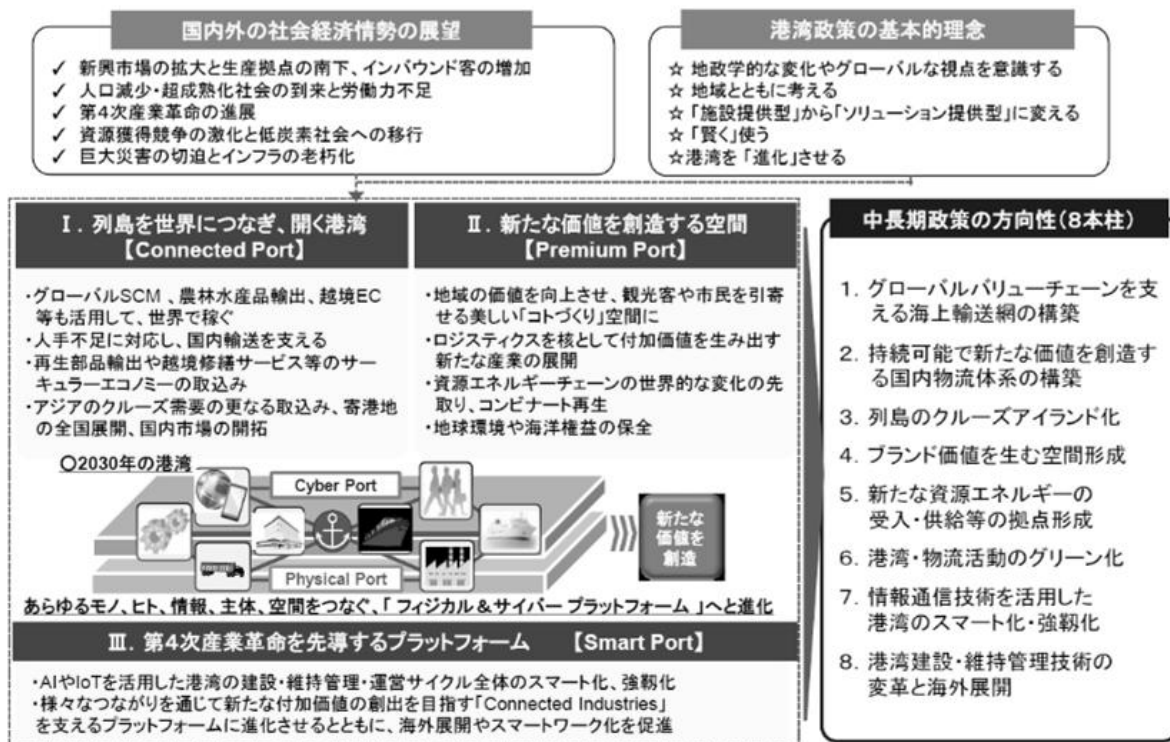


図 14-19 港湾の中長期政策「PORT 2030」の概要

出典：国土交通省「港湾の中長期政策「PORT 2030」(平成30年(2018年)7月31日公表)」

https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_PORT_2030.html

4. 2 港湾・関連施設整備

4. 2. 1 港湾機能の強化・効率化

(1) 外貿コンテナターミナル

① H1 白書

平成元年度は、三大湾においては東京港、名古屋港等5港において大型のコンテナターミナルの整備を、また、三大湾以外においては博多港、那覇港においてコンテナターミナルの整備を実施している。

首都圏の北の物流拠点を目指す常陸那珂港が平成元年7月10日に着工された。

現在、北関東地域の貨物の多くは東京湾諸港に依存している。常陸那珂港の整備は北関東横断自動車道の整備と相まって、北関東諸都市の市民生活を物流の面から支え、その発展の基盤となるばかりでなく、東京湾への負担を軽減し、東京湾央部への一点集中的な物流構造の改変に役立つものと期待される。

常陸那珂港は、戦後米軍により利用されてきた水戸射爆撃場跡地の開発の一環として、火力発電所、国営公園などとともに計画されたものである。1990年代後半には一部埠頭が供用を開始し、21世紀には4千万トンの貨物を取扱う一大国際貿易港となる予定である。

② H2 白書

2年度には、三大湾では、横浜港、神戸港等5港において大型のコンテナターミナルの整備を、三大湾以外の港湾では、博多港、那覇港においてコンテナターミナルの整備を実施している。

③ H3 白書

3年度は、神戸港、博多港等9港で整備を実施している。

④ H4 白書

4年度は外貿コンテナターミナルの整備を神戸港、博多港等15港で、多目的外貿ターミナルの整備を八戸港、三河港等69港で実施している。また、荷捌き、保管、流通加工の機能を有するとともに、輸入品の円滑な流通を促進するための展示機能、輸入品等の情報提供機能等を有する総合輸入ターミナルを民活法の特定施設として3年度から整備している。

⑤ H5 白書

2年の日米構造問題協議において、7年度までに外貿コンテナターミナル、多目的外貿ターミナル等を水際線延長で約30km整備することとされた。これは、第8次港湾整備五箇年計画の整備目標の一つとなり、5年度には、神戸港、博多港等17港で外貿コンテナターミナルの整備を、八戸港、三河港等75港で多目的外貿ターミナルの整備を行うほか、横浜港、博多港等において、輸入貨物を円滑に処理するための総合輸入ターミナルの整備を推進することとしている。また、4年度に制定された「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時措置法」に基づいて、5年3月には港湾関連では、大阪港、神戸港、松山港、北九州港についての地域輸入促進計画を承認し、これら輸入促進地域における輸入インフラの整備を推進することとした。引き続き、その他の地域においても輸入促進地域の検討が進められている。

⑥ H6 白書

6年度には神戸港、名古屋港等18港で外貿コンテナターミナルの整備を進めるとともに、荷さばき、保管、流通加工機能等を備えて輸入貨物を円滑に処理できる総合輸入ターミナルの整備を、横浜港、北九州港等で支援している。

5年には全国27港で外貿コンテナ貨物が取り扱われているが、三大湾以外の港湾では、本格的な外貿コンテナターミナルの整備が不十分なため、やむなく、通常のターミナルにおいて仮設式クレーン等を用いてコンテナが取り扱われているところもある。このため、港湾の背後圏の広さ等を考慮した上で、地方への外貿コンテナターミナルの整備展開を進めており、6年度には、三大湾以外にも、伏木富山港等12港で外貿コンテナターミナルの整備を進めている。

⑦ H7 白書

国際海上コンテナターミナルの整備を東京湾、伊勢湾、大阪湾を始め19港で行っている。また、埠頭公社のターミナル整備に対して、港湾料金の低減による港湾の国際競争力の強化を図るための無利子貸付の拡充を行っている。

⑧ H8 白書

平成8年3月に世界最大のコンテナ船「REGINA MAERSK」が神戸港、横浜港に入港した。これは、全長318m（日本一高いビル、横浜ランドマークタワーよりも22m長い）、型幅42m、喫水14m、総トン数8万トン、積載能力6000TEU注という超大型コンテナ船であり、大型化の進むコンテナ船はついに6000TEU型の時代に突入したと言える。このような背景の下、(財)神戸港埠頭公社が神戸港ポートアイランド地区において5年から建設を進めていた我が国初の水深15mの大水深コンテナターミナル2バースが、8年4月15日に供用を開始した。近年、輸送効率の向上を目指したコンテナ船の大型化は著しく、水深15mの大水深高規格のコンテナターミナルの整備が我が国港湾の国際競争力強化のため急がれていたところであり、神戸港の復興にも大きく貢献するものと期待されている。

⑨ H9 白書

我が国では、香港、シンガポールで既に供用されている水深 15m 級のコンテナターミナル整備が大きく立ち遅れている。このため、水深 15m 級で広いヤード、高能率な荷役システム等を有するコンテナターミナルを中枢国際港湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州のいわゆる国際ハブ港湾）において早急に整備することにより、我が国港湾の国際競争力を高めるとともに、スケールメリットによる物流コストの削減を図ることとしている。また、三大湾と北部九州以外の地域で生産・消費される貨物は日本全体の 3 割を超えているが、ハード面、ソフト面の整備の遅れ等から、これら地方圏の港湾で積み卸すコンテナ貨物は全体のわずか 5 % 程度にすぎず、三大湾等への長距離陸上輸送を強いられており、我が国物流の高コスト構造の一因となっている。このため、一定のベースカーゴの集積が期待できる全国 8 地域（北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄）の中核国際港湾において、国際海上コンテナターミナルの拠点整備を推進することにより、三大湾への貨物の過度の集中を緩和し、陸上輸送距離の短縮による物流コストの低減を図ることとしている。

⑩ H10 白書

従来、コンテナターミナルは、(1)埠頭公社がターミナル全体（岸壁、背後用地、上物施設）を整備し、特定の海運事業者に専用貸付を行う「公社方式」、または、(2)国及び港湾管理者が岸壁を、港湾管理者が背後用地及び上物施設を整備し、港湾管理者が岸壁等全体を管理し、不特定な事業者の使用させる「公共方式」の 2 つの方式を基本として整備・管理が行われてきた。近年、コンソーシアムによるターミナルの共同利用等外航船社の輸送体制の変化、コスト及びサービスの近隣アジア諸国港湾に対する遅れ等から両方式の課題が顕在化している。すなわち、「公社方式」では岸壁建設費を貸付料で回収しなければならないこと等から、貸付料が高くなるという課題があり、「公共方式」では背後用地を複数の港湾運送事業者に分割して使用させていることからターミナル全体の一体的利用ができないため、利用効率が低いとの課題がある。この問題に対処するため、9 年 8 月に港湾審議会に「今後のコンテナターミナルの整備及び管理運営のあり方」が諮問され、国及び港湾管理者が岸壁を、港湾管理者が背後用地を、公社が上物施設を整備し、公社がターミナルを一体として特定単一の借り主（ターミナルオペレーター）に貸し付ける「新方式」の導入についての答申が 10 年 3 月に出された。新方式は、岸壁を公共整備することにより利用料金の低廉化を図るとともに、特定単一のターミナルオペレーターが一体的に運営することにより利用効率の向上・利便性の確保を図るものであり、10 年度は、横浜港、名古屋港及び神戸港において導入される予定である。

⑪ H11 白書

我が国においても、大生産・消費地を背後に持つ東京湾、伊勢湾、大阪湾等及び北部九州の中枢国際港湾においては、水深 15m の大水深コンテナターミナルを早急に整備し、我が国の港湾の国際競争力の強化とスケールメリットの享受による物流コストの削減等を図ることとしている。一定量の国際海上コンテナ貨物の集積が期待できる全国 8 地域 北海道、日本海中部、東東北、北関東、駿河湾沿岸、中国、南九州、沖縄 の中核国際港湾において、欧米等と結ぶ基幹定期航路の展開も視野に入れた国際海上コンテナターミナルの拠点整備を推進することにより、三大湾への貨物の過度の集中を緩和し、国内輸送距離の短縮による物流コストの削減、さらには環境問題への対応等を図ることとしている。

⑫ H12 白書

臨海部に人口・資産が集中し、海に囲まれた我が国の特性を最大限活用するため、海上輸送の安全性と効率性を高めた海上ハイウェイネットワークを構築し、物流の効率化を図る。

国際海上コンテナターミナルの拠点的整備基幹航路に就航する大型コンテナ船の我が国の港湾への寄港を可能とすることによるスケールメリットを活かした物流コストの削減を図るため、水深15m級の大水深コンテナターミナルの拠点的整備を3大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）及び北部九州の中核国際港湾において緊急実施しており、平成12年度中に14バースが供用される予定である。また、3大湾への長距離陸上輸送を強いられている地方圏を発着とする貨物の物流コストの低減を図るため、一定量の国際海上コンテナ貨物の集積が期待できる全国8地域の中核国際港湾において、水深14m級を中心とした国際海上コンテナターミナルの拠点的な整備を進めている。

⑬ H13 白書

港湾においては、中核・中核国際港湾の国際競争力を高めるため、コンテナターミナルにおける公共荷捌き施設整備についてPFIを導入した。現在、常陸那珂港において事業実施中であり、また、北九州港(響灘地区)において、事業実施が計画されているところである。

国際海運ネットワークの拠点となる中核国際港湾やこれを補完する地域の中核となる中核国際港湾等において、コスト・サービスともに国際水準を視野に置きつつ、国際的な社会資本として大水深コンテナターミナル等の整備を図る。

⑭ H15 白書

平成14年11月の交通政策審議会答申「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」において、スーパー中核港湾の育成が提案された。スーパー中核港湾は、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等の施策を先導的・実験的に官民一体で展開することにより、アジア主要港を凌ぐコスト・サービス水準の実現を図るため、港湾コストの約3割低減及びリードタイム(コンテナ船の接岸から荷主による引取りが可能となるまでの時間)の1日程度への短縮(現状3~4日)を目標とするものである。これを受けて、全国の港湾管理者からスーパー中核港湾の候補の公募を行い、平成15年3月には、全国の港湾管理者からの応募に係る8地域(港)のうちからスーパー中核港湾の候補として、東京港・横浜港、名古屋港、神戸・大阪港、北九州港及び博多港の5地域(港)を選定したところである。今後はこれらの候補が作成する「スーパー中核港湾育成プログラム」のスーパー中核港湾指定基準への適合性等を審査し、速やかにスーパー中核港湾の指定を行うこととしている。

⑮ H16 白書

平成16年7月には、京浜港、伊勢湾(名古屋港・四日市港)及び阪神港をスーパー中核港湾に指定した。

16年度においては、これらの港において、ターミナルシステムの統合・大規模化、IT化等に係る社会実験を行っており、今後は指定された各港においてスーパー中核港湾プロジェクトの目標達成のための次世代高規格コンテナターミナルの形成を図っていく。

⑯ H17 白書

平成17年7月に改正された「港湾法」に基づき、京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港を指定特定重要港湾(スーパー中核港湾)に指定するとともに、17年度から、特定国際コン

テナ埠頭を運営する民間事業者(認定運営者)に対する岸壁及び背後ヤードの長期貸付制度や荷さばき施設の整備にかかる無利子貸付制度を創設した。今後は、埠頭公社の改革によるターミナルの管理運営効率化や内航海運・道路・鉄道等マルチモーダル物流ネットワークの整備等を通じて、スーパー中枢港湾全体の機能の高度化を図っていく。

⑰ H19～21 白書

スーパー中枢港湾プロジェクトの推進に向けて、指定特定重要港湾（スーパー中枢港湾）を国土交通大臣が指定（京浜港、名古屋港及び四日市港、大阪港及び神戸港）し、民間事業者は大規模コンテナターミナルの運営事業の認定を受け、逐次運営を開始している。また、国は、次世代高規格コンテナターミナルの形成等ハード・ソフト一体となった総合的取組みを推進するとともに、多くの外貿コンテナ貨物を取り扱う外貿埠頭公社の株式会社化等により、スーパー中枢港湾全体の機能強化を図っていくこととしている。

⑱ H21 白書

経済のグローバル化が進展する中、世界的な海上輸送量は年々増加してきており、大量一括輸送による海上輸送の効率化の観点から、コンテナ及びバルク貨物輸送船舶の大型化が進展している。このような状況において、コンテナについてはアジア各国の主要港は順調に取扱貨物量を増やすなか、我が国港湾との国際競争はますます激化しているところであり、バルク貨物については近隣諸国の急激な経済発展を受け、資源・エネルギー・食糧等の獲得競争も起こりつつあるところである。このため、世界最高水準のサービスレベルと十分な能力の港湾サービスを早期に提供するために、更なる「選択」と「集中」による港湾の国際競争力の強化の観点から、国土交通省成長戦略会議の下に平成21年12月に設置した「国際コンテナ戦略港湾検討委員会」及び「国際バルク戦略港湾検討委員会」において、関係者を交えた検討を行っている。

⑲ H22 白書

22年8月、国際コンテナ戦略港湾検討委員会において、国際コンテナ戦略港湾に阪神港及び京浜港を選定した。今後は、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進するとともに、民の視点を取り込んだ港湾の一体運営を図っていくこととしている。

⑳ H23 白書

港湾の種類について国際戦略港湾及び国際拠点港湾を追加するなどの見直しを行い、これらの港湾において国土交通大臣が行う港湾工事の範囲及びその費用に係る国の負担割合を定めるとともに、コンテナ埠頭等を一体的に運営する港湾運営会社の創設等を規定した改正「港湾法」が23年12月に施行された。引き続き、ハブ機能を強化するためのインフラ整備と貨物集約等の総合的な対策を推進するとともに、民の視点を取り込んだ港湾の一体運営を図っていくこととしている。

日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り込むとともに、東日本大震災を踏まえ、災害に強い物流ネットワークの構築にも資することを目的に日本海側拠点港の形成を図ることとしている。「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」の検討結果を踏まえ、平成23年11月、機能別に日本海側拠点港を選定した。今後も継続的に委員会を開催し、港湾管理者から提出された計画書に記載された計画の進捗状況等についてフォローアップを行っていくこととしている。

21 H24 白書

23年に改正された「港湾法」に基づき、24年10月に阪神港において、同年12月に横浜港

において、それぞれ特例港湾運営会社が指定されたところである。その他の国際戦略港湾、国際拠点港湾においても、今後、港湾運営会社が指定される見込みとなっており、効率的な港湾運営の実現を図ることとしている。

22 H25 白書

25 年 7 月から「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」を開催し、26 年 1 月に、戦略港湾への広域からの貨物集約等による「集貨」、戦略港湾背後への産業集積による「創貨」、大水深コンテナターミナルの機能強化や港湾運営会社に対する国の出資制度の創設等による「競争力強化」の 3 本柱からなる「最終とりまとめ」を公表した。同委員会の議論を踏まえ、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して政府出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が 26 年 4 月に成立した。今後、これらの施策を総動員し、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

23 H26 白書

国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会の議論を踏まえ、26 年 7 月には、国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社に対して国からの出資を可能にするとともに、無利子貸付制度の対象施設に国際コンテナ戦略港湾の埠頭近傍の流通加工機能を伴う倉庫を追加すること等を内容とする「港湾法の一部を改正する法律」が施行された。26 年 10 月には、阪神港の特例港湾運営会社が経営統合し「阪神国際港湾株式会社」が設立され、「国際戦略港湾競争力強化対策事業」注の活用等による阪神港への集貨の取組みが進められている。さらに、26 年 12 月には、阪神国際港湾株式会社に対して、国が出資を行い、これにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。今後も、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

24 H27 白書

京浜港においても、27 年 4 月に横浜港南本牧ふ頭において、我が国最大となる水深 18m の大水深コンテナターミナルが供用を開始したほか、28 年 3 月には横浜港と川崎港で先行して設立された横浜川崎国際港湾株式会社を港湾運営会社として指定し、同社に対して国も出資したことにより、国・港湾管理者・民間の協働体制が構築された。今後も、国際コンテナ戦略港湾政策を深化させるとともに、取組みを加速していく。

25 RI 白書

「競争力強化」については、世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有する AI ターミナルの実現に向けた具体的な目標と工程を策定・公表するとともに、具体的な取組みとして、平成 28 年度から 30 年度まで、情報通信技術を活用したゲート処理の迅速化及び荷役機械の遠隔操作化に係る実証事業を行い、新・港湾情報システム「CONPAS」を開発するとともに「遠隔操作 RTG の安全確保のためのモデル運用規程」を策定した。また、平成 30 年度から、AI 等を活用したターミナルオペレーションの効率化に関する実証事業を開始した。

(2) 内航ユニットロードターミナル

① HI 白書

国内においても、雑貨貨物の増大とともに、貨物輸送の効率性及び定時性の確保がますます重要となり、コンテナ船、RO／RO 船、フェリー等定期的な運航を行う内航船舶により輸送されるユニットロード貨物が着実に増加している。このため、貨物の海上輸送時間の短縮とともに、

輸送圏域の全国への拡大を図るため、各地域の内貿の基幹となる港湾において、ユニットロード貨物の取扱実績、隣接港湾との機能分担、背後圏の広さ、高速道路とのアクセス等を考慮しつつ、内貿ユニットロードターミナルの重点的な整備を行っている。平成元年度は松山港等 13 港において内貿ユニットロードターミナルの整備を実施している。

② H2 白書

2 年度については、塩釜港、松山港等 9 港において内航ユニットロードターミナルの整備を実施している。

③ H3 白書

3 年度は、松山港、北九州港等 10 港で内航ユニットロードターミナルの整備を実施している。

④ H4 白書

4 年度は北九州港、塩釜港等 12 港において内航ユニットロードターミナルの整備を実施している。

⑤ H5 白書

地域間の貨物輸送を効率化するため、トラックから鉄道、海運に 輸送機関を転換するモーダルシフトの推進が大きな課題となっている。このため、海運については、船舶整備公団の共有建造方式を活用したフェリー、RORO 船、コンテナ船の整備等により輸送力の増強を進めている。今後は、さらに、所要時間、荷役方式、時間帯等についてサービスの向上を図ることが必要である。また、鉄道、海運と末端のトラック輸送を機能的に組み合わせるための結節点である港湾、鉄道ターミナル、コンテナデポ等の複合一貫輸送施設、これらの施設へのアクセス道路等の整備を図ることも必要である。このほか、新形式超高速船（テクノスーパーライナー）の研究・開発やこれに対応した輸送システム、港湾整備等に関する検討を引き続き進めていくことも必要である。

貨物の積み卸しから保管までの作業を一体的かつ連続的に行うことができる荷捌き施設や、十分な駐車スペースを備えた内貿ユニットロードターミナルを、第 8 次五箇年計画期間中に 28 港で整備することとしており、現在北九州港、塩釜港等 23 港において整備している。

⑥ H6 白書

6 年度には 19 港でターミナルの整備を、17 港で幹線臨港道路の整備を行っている。さらに、開発の進められているテクノスーパーライナーもモーダルシフトの推進に貢献することが期待されており、テクノスーパーライナーに対応した高速荷役システムや港湾の配置等について検討を行っている。

⑦ H7～9 白書

モーダルシフトを進めるためには、海運や鉄道の輸送能力と利便性の向上、またトラックとの積替え効率の向上が不可欠である。運輸省では、そのためのハード・ソフト両面の環境整備について、引き続き金融や税制の優遇措置等の支援措置を講じている。ハード面では、海運については貨物の積替えを円滑化するためのユニットロードシステムの整備を推進している。

⑧ H10 白書

大量性に優れかつエネルギー効率の良い内航海運の特性を活かし、物流コストの削減と環境負荷の低減を図るため、関連する道路・鉄道網の整備といったハード面の施策や、内航海運の規制緩和等ソフト面の施策と連携し、海・陸の複合一貫輸送のメリットを享受できる「陸上輸送半日往復圏」（トラック輸送で 1 日 2 往復が可能となる圏域）の人口カバー率を現状の 7 割から 21 世

紀初頭には9割に向上させるよう内貿ターミナルの拠点的配置、整備を推進する。

⑨ H11、12 白書

大量性に優れ、エネルギー効率の良い内航海運の特性を活かし、関連する道路、鉄道網の整備といったハード面の施策や内航海運の規制緩和等ソフト面の施策と連携し、海・陸の複合一貫輸送を推進することにより物流コストの削減を図る。このため、貨物の発着地からトラックで概ね半日で往復できることを目標に、フェリーRORO 船等対応の内貿ターミナルを拠点的に整備する。

⑩ H13 白書

内航海運については、平成 13 年度中に次世代内航海運ビジョンを策定することにより、スーパーエコシップの開発・普及と併せ、海運政策・船舶政策・船員政策の見直しを進め競争力を強化し、内航海運の輸送分担率を向上させる。それに加え、海上ハイウェイネットワークの構築及び複合一貫輸送拠点整備等により、内航海運の輸送量増加を図る。また、鉄道貨物駅や港湾へのアクセス道路を改善することとしている。さらに、物流事業者、荷主等の関係者のモダルシフトへの自主的な取組みが促進されるような環境整備を行うことにしている。

⑪ H15 白書

平成 15 年度には呉港、中津港等において、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備を行っているところである。

⑫ H16 白書

内航海運については、平成 16 年度には青森港等において、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの拠点的整備を行っている。

⑬ H24 白書

時間的、距離的に国内物流と大差ない対東アジア物流において、高度化・多様化するニーズに対応し、迅速かつ低廉な物流体系を構築するため、ユニットロードターミナルの機能強化や貨物積替円滑化施設等の整備を進めている。さらに、コンテナ貨物やバルク貨物の増加に対応するため、国際海上輸送ネットワークや地域の拠点となる港湾において、国際海上コンテナターミナルや国際物流ターミナルの整備を行うとともに、ICT 化の推進等利便性向上に向けた取組みを推進している。

博多港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施している。

(3) 旅客ターミナル

① H3 白書

近年、我が国事業者による国際クルーズ船等の就航が相次いでいるが、国内各港においても快適な船旅にふさわしい質の高い旅客ターミナルの整備が強く求められてきている。また、ジェットフォイル等の高速旅客船の導入も全国で相次ぎ、高速化、就航率の向上による観光客の誘致にも効果を発揮している。このような旅客動向に対応して、3年度は横浜港、下関港等 37 港で旅客ターミナルの整備を実施している。また、港湾と都心部、港湾内の地区相互間の交通の不便さを解消するため、新交通システムの整備を進めている。3年度は東京港臨海部副都心、大阪港南港地区で整備を実施している。

② H4 白書

長・中距離フェリーは、海上における幹線輸送手段として、地域間交流において、従来から重

要な役割を果たしている。4年4月1日現在、長距離フェリー（片道航路300km以上）は、12事業者により21航路が運航されている。これらの航路に就航する船舶については、高速化が図られており、また、1隻当たりの平均トラック航送能力について10年前と比較してみると、90台から134台へと増加するなど船舶の大型化も図られている。また、超高速船であるジェットフォイルや半没翼型水中翼船等も各地に就航しており、海上交通の高速化が進んでいる。これらの動きに対応して、旅客船ターミナル等の港湾整備が行われている。

（4）輸出入ターミナル、物流施設

① H2 白書

製品・農産物輸入の拡大に必要な物流機能を備えるとともに、輸入品を消費者に直接展示・販売することができ、かつ、輸入品の性能等や港湾、空港その他の輸入インフラの意義について啓蒙し、これにより港湾及び空港における輸入品の消費者への円滑な提供を促進する総合輸入ターミナルを主な港湾、空港周辺に整備していくことが必要である。とくに、港湾における総合輸入ターミナルの整備に関しては、コンテナ化等に伴う革新荷役の進展、荷主・船社の物流ニーズの高度化及び製品・農産物輸入の増大に的確に対応するため、港湾運送事業の装置産業化及び多角化並びにこれらの推進手段となる集約・統合化を図る必要に迫られているところであり、このような観点からも港湾運送事業者が共同で各種物流サービスを総合的に提供する施設を整備することが必要となっている。

② H3 白書

主要な港湾において、NTT株の売却益による無利子貸付け、課税の特例措置、財政投融资等により、総合輸入ターミナルの整備を支援している。現在、東京湾、大阪港及び名古屋港において、その建設が進められている。

③ H4 白書

4年6月には大阪港において大阪港総合流通センターが完成し、その他東京港、名古屋港等においてもその整備が進められている。

④ H5 白書

5年4月には名古屋港において名古屋港国際流通センターが、5年5月には東京港においてワールド流通センターが開業し、その他博多港等においてもその整備が進められている。

⑤ H7 白書

4年7月に施行された「輸入の促進及び対内投資事業の円滑化に関する臨時処置法」に基づき、港湾又は空港及びその周辺地域に輸入促進地域（フォーリン・アクセス・ゾーン＝FAZ）を設け、当該地域における輸入促進に寄与する事業を支援し、輸入貨物の円滑な流通を図っており、これまでに18地域の地域輸入促進計画が承認されている。さらに、FAZの一層の整備を推進するため、7月11日に、同法の10年間延長、FAZ内の特定集積地区における輸入貨物流通促進事業等に対する支援等を内容とする改正が行われた。

⑥ H9 白書

9年には、民活法に基づき、神戸港等5港での総合輸入ターミナルの整備計画を認定した。この結果、現在、全国15港で同ターミナルが供用中又は整備中となっている。

⑦ H10 白書

10年には、民活法に基づき仙台港等2港で整備計画を認定し、現在全国16港で総合輸入タ

ーミナルが供用または整備が進められている。

⑧ H11 白書

平成11年3月には、新たに神戸港において神戸港国際流通センターが供用開始され、現在全国15港で総合輸入ターミナルが供用されており、今後も各地の港で施設の整備が予定されている。

⑨ H12 白書

12年7月には、新たに北九州港において小倉国際流通センターが供用開始され、現在全国15港で総合輸入ターミナルが供用されている。

⑩ H17、18 白書

経済のグローバル化に対応するため、高度荷さばき施設等の整備を推進し、国際物流と国内物流の結節点として、コンテナターミナルと近接した港湾ロジスティクス・ハブを形成することとしている。

⑪ H25 白書

大都市圏における国際物流の結節地域である国際港湾等周辺において、国際コンテナに対応した物流拠点の整備・再整備を推進することにより、大規模災害時における防災機能の向上や都市環境の改善とあわせて国際競争力の強化を図る。

東京港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施している。

(5) バルク港湾

① H1 白書

平成元年度は、相馬港（石炭火力発電対応）、船川港（国家石油備蓄対応）等4港においてエネルギー港湾の整備を実施している。さらに、穀物、木材等の運搬船の大型化や荷役形態の変化に対応するため、多目的の公共大型バースの整備を青森港など33港において実施している。

② H2 白書

2年度は、伏木富山港（石炭火力発電）、常陸那珂港（石炭火力発電）等6港においてエネルギー港湾の整備を実施している。さらに、穀物、木材等の運搬船の大型化、荷役形態の変化に対応するため、多目的公共大型バースの整備を網走港等32港において実施することとしている。

③ H3 白書

エネルギーの安定供給を確保するための港湾整備を進めており、3年度は常陸那珂港、三隅港等で事業を実施している。

④ H5 白書

常陸那珂港、三隅港等5港を、石炭火力発電所等の基地として整備している。

⑤ H11 白書

大型船が直接寄港できず他港からの迂回輸送を強いられ輸送コストが高くなっている地域が多数存在することや、木材、石炭、飼料等のばら貨物は重量や容積が大きく陸上輸送コストがかさむことから、一定量の貨物が集積する地域ごとに、近年の船舶の大型化に対応した大水深の多目的国際ターミナルを拠点的に整備する。

⑥ H12 白書

外貿貨物量の85%は、工業原材料や飼肥料、エネルギー資源等のバラ貨物を中心としたコン

テナ以外の貨物が占めている。これらの貨物は重量や容積が大きく陸上輸送コストがかさむことから、地域の輸送需要や隣接港湾間の距離等を勘案し、多様な荷姿の外貨貨これにより、輸送船舶の大型化にも対応しつつ陸上輸送距離の短縮も可能になる等、輸送コストの削減を図っている。

⑦ H20 白書

近年、バルク貨物輸送における船舶の大型化の進展、物流における高機能化ニーズの増加、臨海部における企業立地の増加が進展している。このため、大型の貨物船が着岸可能な多目的国際ターミナルの整備や、バルク貨物等の輸送効率化を促進する「臨海部産業エリア」の形成等により、企業のニーズに応じた港湾機能の向上と臨海部産業の活性化、企業の立地促進を一体的に推進している。

⑧ H23 白書

資源、エネルギー、食糧等の世界的な獲得競争が進む中、一括大量輸送によるスケールメリットを追求する観点から、世界的にバルク貨物輸送船舶の大型化が進展している一方、我が国の港湾施設の多くは世界的に進む船舶の大型化に対応できていない。このため、我が国の産業の競争力強化や国民生活の向上に不可欠な物資の安定的かつ安価な供給を支えるべく、平成 23 年 5 月、国際バルク戦略港湾として、穀物については 5 港（釧路港、鹿島港、名古屋港、水島港、志布志港）、鉄鉱石については 3 港（木更津港、水島港、福山港）、石炭については 3 港（徳山下松港、宇部港、小名浜港）を選定した。今後は、現在日本に入港している主力輸送船舶の満載での入港への対応等のため、大型船を活用した効率的なバルク貨物輸送ネットワークを構築するとともに、選定された各港において、輸入効率化のための企業連携の促進、大型船舶に対応した港湾機能の拠点の確保、「民」の視点での効率的な運営体制の確立等を進めることとしている。

⑨ H25 白書

石炭等のばら積み貨物の輸入拠点として、国土交通大臣が特定貨物輸入拠点港湾を指定するとともに、当該港湾に対する支援措置等を規定した改正港湾法及び関係政省令が 25 年 12 月 1 日に施行された。これを受け、同年 12 月 19 日に国際バルク戦略港湾の一つとして選定されていた小名浜港を全国初の特定貨物輸入拠点港湾（石炭）に指定したところである。今後も、安定的かつ安価な輸入を実現し、我が国の産業競争力の強化、雇用の創出や所得の海外流出の防止を図ることとしている。

⑩ H27 白書

現在、国際バルク戦略港湾に選定されている小名浜港と釧路港の 2 港において取組みが進められている。小名浜港においては、石炭を取り扱う輸入拠点として 25 年度より水深 18m の国際物流ターミナルの整備に着手し、25 年 12 月に特定貨物輸入拠点港湾の指定をし、港湾管理者である福島県が石炭の海上運送の共同化を促進するため特定利用推進計画を作成し公表した。釧路港においては、穀物を取り扱う輸入拠点として 26 年度より水深 14m の国際物流ターミナルを整備しており、28 年 2 月には特定貨物輸入拠点港湾の指定をした。

⑪ H28 白書

平成 28 年 10 月に国際海事機関（IMO）において一般海域における SOx 規制が 2020 年から強化されることが決まるなど、排出ガスのクリーンな LNG（液化天然ガス）を燃料とする船舶の増加が見込まれており、LNG バンカリング（燃料供給）拠点の有無が港湾の国際競争力を左右する状況となっている。我が国は世界最大の LNG 輸入国であり、LNG 基地が近接して立地する横浜港をモデルケースとして、LNG バンカリング拠点の整備方策に関する検討会を 28 年 6 月に

設置し、同年 12 月に取りまとめを行った。引き続き、検討結果等を踏まえながら、シンガポール港と連携しつつ、我が国がアジア地域において先導的に LNG バンカリング拠点を形成し、我が国港湾へのコンテナ航路等の寄港増を図る。

⑫ H29 白書

現在、石炭を取扱う輸入拠点として小名浜港及び徳山下松港、穀物を取扱う輸入拠点として釧路港、水島港及び志布志港において港湾整備を進めており、バルク戦略港湾に関する民間投資の動きも活性化している。今後も、大型船による効率的な輸送と企業間連携による共同輸送を通じ、生産性の飛躍的な向上と我が国の産業競争力の強化を図ることとしている。

⑬ RI 白書

令和 2 年に始まる船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度の国際的な規制の強化により、LNG を燃料とする船舶の増大が見込まれていることから、2018 年度より、LNG バンカリング拠点を形成するために必要となる施設整備に対する補助制度（補助率 1/3）を創設した。平成 30 年 6 月には「伊勢湾・三河湾における事業」及び「東京湾における事業」の 2 事業を採択したところである。引き続き、環境負荷の少ない LNG 燃料船の普及を進めるとともに、我が国港湾へのコンテナ船等の寄港増を図るため、世界トップの重油バンカリング港であるシンガポール港との連携を進めつつ、周辺諸国に先駆けて 2020 年度までに我が国港湾において 2 箇所 LNG バンカリング拠点を形成するための支援を行う。

（6）離島港湾

① HI 白書

近年、高速の旅客船の導入が全国の航路において相次いでいる。これらの高速の海上旅客輸送は、離島、半島等の陸上交通インフラストラクチャー整備が不可能な、あるいは遅れている地域の人々にとって、一日行動圏の拡大につながるばかりでなく、新たな観光需要を創出し、地域活性化を支援するものと期待される。港湾においては、これらの航路の安全性、定時性を確保し、サービス水準の向上を図るため、客船埠頭等の整備を進めている。

② H4 白書

離島航路は、住民に不可欠な生活の足として重要な役割を果たしており、4 年 4 月 1 日現在、陸の孤島と呼ばれる僻地に通う準離島航路を含め 371 航路ある。これら離島航路の多くは、離島の過疎化等の進展に伴って輸送需要が低迷していることに加え、船舶修繕費、減価償却費等の諸経費が上昇していること等により収支の悪化が続き、赤字経営を余儀なくされている。このため、離島航路の維持・整備を図るため、国は従来から地方公共団体と協力して、離島港湾を整備するとともに、離島航路のうちの一定の要件を備えた生活航路について、その欠損に対し補助を行っている。3 年度においては、離島航路補助金として 121 事業者、128 航路に対し 38 億 401 万円の国庫補助金を交付した。

③ H6 白書

地方港湾における乗降旅客数が、4 年には全国の港湾の乗降旅客数約 1 億 8 千万人のうちの 55% を占めたことに表されるように、本土と離島の間や半島地域における日々の交通手段として、海上交通が中心的な役割を担っている。そこで、地域の旅客ターミナルを整備し、同時に海上交通の安全を図ることは極めて重要であり、係留施設や防波堤等の整備を進めている。また、様々なクルージング需要の増大、旅客交通の高速化への要請等に対応した旅客ターミナルの整備を、

6年度には高松港、宮崎港等 51 港で行っており、最近では、旅客船の乗降客とともに気軽に立ち寄った人々も楽しめるよう配慮した展示施設や緑地等の施設の整備もなされている。

④ H13 白書

離島航路の就航率の向上等、輸送の安定性の確保を推進するため、離島港湾における所要の防波堤、航路等の整備を推進している。"

⑤ H20 白書

離島航路については、「離島航路整備法」に基づく離島航路を維持するための補助、固定資産税の軽減措置及び離島地域の観光振興による交流拡大への支援、離島航路運航高度化対策事業、離島における就航率向上等のための港湾整備を実施している。

⑥ H25～R1 白書

「低潮線保全法」等に基づき、本土から遠隔の地にある南鳥島・沖ノ鳥島において、排他的経済水域及び大陸棚の保全及び利用に関する活動拠点として、船舶の係留・停泊、荷さばき等が可能となる港湾の施設の整備を進めている。

⑦ H29 白書

平成 29 年 4 月には「有人国境離島の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」が施行され、それに伴い、内閣府において、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する基本的な方針」が策定された。同法及び同方針等に基づき、有人国境離島地域が有する活動拠点としての機能を維持する上で重要な港湾等の整備等を進めている。

4. 2. 2 港湾へのアクセス整備

① H1 白書

コンテナ貨物輸送等の増大に伴い、車輛の大型化、港湾関連交通と一般交通の錯綜などの問題が生じている。海陸輸送の接点である港湾においては、埠頭間の連絡を強化するため、あるいは埠頭と背後の幹線道路網を直結するための臨港道路の整備が不可欠となっている。平成元年度は新潟港等 14 港において幹線臨港道路の整備を実施している。

② H2 白書

国は、例えば、臨海部の開発に際するアクセスの確保を図るため、モノレールや新交通システムのインフラストラクチャー部分の整備に対し、街路整備事業あるいは港湾整備事業の一部として助成を行っている。

複合一貫輸送の進展に伴い、広域的な陸送と結び付いた流通貨物が増加しており、都市部と港頭地区が隣接している地域においては、コンテナ車をはじめとする大型貨物車両の増加による交通渋滞、騒音等種々の問題を生じている。したがって、臨海部における一般交通と港湾貨物車両とを分離し、円滑な貨物流動を確保するため、港頭地区と幹線道路網とを直結する大規模かつ高規格の幹線臨港道路の整備を進めている。2年度は、新潟港、博多港等 15 港において整備を実施している。

③ H3 白書

3年度は、新潟港、東京港等 17 港で整備を実施している。

④ H4 白書

港湾と都心部、港湾内の地区相互間の交通の不便さを解消するため、新交通システム等の整備

を進めている。４年度は東京港臨海部副都心、大阪港南港地区で整備を実施している。

⑤ H5 白書

都市部と港湾及び港湾内の地区相互間の輸送を円滑に行うことは、利用者にとって極めて重要であることから、５年度には、東京港、大阪港において港湾整備事業の一環として新交通システム等の整備を推進している。

⑥ H12 白書

国際コンテナ貨物等の国内陸上輸送距離の削減のための港湾整備や港から陸上の輸送を担うトラックとの連携を強化するためのアクセス道路の整備を行っている。今後とも環境問題への対応のため、物流効率化施策をハード・ソフト両面から積極的に実施することとしている。

⑦ H16、17 白書

マルチモーダル交通体系とは、複数の交通機関の連携を通じて、利用者のニーズに対応した効率的で良好な交通環境が提供される交通体系であり、我が国産業の国際競争力の強化と、利用者が求めるドア・ツー・ドアのサービスを、環境にやさしく、適切なコストで提供することを目指すものである。こうしたマルチモーダルな交通体系を構築するために、空港、港湾、駅等の拠点、高規格幹線道路、そしてこれらを接続する道路、連絡鉄道等の重点的な連携整備と機能向上により、スピードアップと乗継ぎ・積替えの円滑化を図っている。

⑧ H17 白書

アジア地域との物流は、距離的にみても国内物流と大差のない圏域で行われているが、トータルの物流コストやリードタイムに占める国内区間の比重が高まる傾向にあり、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた迅速かつ円滑で効率的な物流ネットワークの形成が急がれている。そのため、国際標準コンテナ車が重要港湾等と大規模物流拠点とを積替えなく走行できる道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク(仮称)）の構築を推進し、特にスーパー中枢港湾に係るルート上のボトルネックはおおむね５年以内に解消することを目指すとともに、港湾・空港へのアクセス道路の整備を推進することとしている。また、スーパー中枢港湾における内航フィーダー輸送の利用促進や鉄道積替施設の整備を推進し、内航海運・鉄道輸送等との円滑なネットワークの構築を図っている。

⑨ H18 白書

高規格幹線道路等の IC 等から拠点的な空港・港湾への 10 分アクセス率(平成 17 年度:66%)を欧米並みの水準(約 9 割)とするため、アクセス道路等の整備を重点的・効率的に推進する。また、東アジア地域への Sea & Rail サービス促進のための鉄道貨物輸送力増強事業を推進する。

⑩ H19～21 白書

アジア域内での経済交流が進むにつれ、国際物流と国内の陸・海・空の各輸送モードが有機的に結びついた効率的な物流ネットワークの形成が急がれている。このため、国際標準コンテナ車が重要な港湾等と大規模物流拠点とを支障なく通行できる幹線道路ネットワーク（国際物流基幹ネットワーク）の構築を推進し、既供用のネットワーク上に存在する国際コンテナ通行支障区間については、橋梁補強や現道拡幅、バイパス整備等の対策を実施し、10 年間でおおむね解消を図ることとしている。また、拠点的な空港・港湾と高規格幹線道路等とを結ぶアクセス道路についても重点的かつ効果的に整備するなど、物流の円滑化に資する道路整備を推進している。さらに、鉄道貨物輸送力増強により海上輸送と鉄道輸送の組み合わせた Sea & Rail サービス等東アジアとの国際物流の増加等への対応を図るほか、鉄道積替施設の整備の促進やスーパー中枢港湾におけ

る内航フィーダー輸送の利用促進等国際複合一貫輸送の促進を図っている。

⑪ H25 白書

国内輸送の約 8 割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。平成 25 年 3 月に吹田貨物ターミナル駅新設及び百済駅改良と隅田川駅の鉄道貨物輸送力増強事業が完了したことに伴い、更なる貨物鉄道輸送の効率化が期待される。このほか、東京港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施している。

⑫ H27 白書

大分県中津港九州北部では、自動車産業の一大拠点化が進んでおり、その一役を担う大分県中津港では、港湾整備とアクセス道路の整備が進められた。1999 年に中津港が重要港湾に指定されて以降、岸壁の整備等による物流拠点化が進められ、2004 年より供用が開始された。同時に、中津港と東九州自動車道を結ぶ中津日田道路の整備も進められた。港を中心とした交通インフラの整備が行われたことで、ダイハツ九州（株）が中津港に工場を建設し、2004 年には本社を移転、生産も開始した。自動車関連産業の集積も進み、2003 年から 2014 年にかけて、中津港の貨物量は約 8 倍、旧中津市の世帯数は約 1.2 倍に増加するなど、大きな経済効果をもたらしている。2015 年 3 月には、東九州自動車道（豊前 IC～宇佐 IC）が開通し、中津日田道路（中津港～東九州自動車道）が直結しており、今後も九州の自動車産業の拠点としてますますの発展が期待される。

⑬ H28 白書

複合一貫輸送等の推進に向け、港湾・貨物駅等の物流結節点の整備等を進めている。これまで鉄道貨物輸送力増強事業を行った施設整備を活用することで、更なる貨物鉄道輸送の効率化が期待される。このほか、東予港等で海上輸送と他の輸送モードとの連携強化のため、複合一貫輸送ターミナルの整備等を実施している。また、輸出入コンテナ貨物の国内輸送においては、40 フィート背高コンテナの鉄道輸送へのモーダルシフトを促進するため、トンネル等の既存構造物の高さの制約に対応した低床貨車の開発を支援した。また、トラック輸送の効率化に向けて、基幹的な道路ネットワークを整備する。

⑭ H29 白書

国内輸送の約 9 割を担う貨物自動車による輸送における効率的な物流ネットワークの構築は極めて重要であり、三大都市圏環状道路や空港・港湾へのアクセス道路等の整備を進めている。平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するため、平成 30 年 3 月に道路法等を改正し、国土交通大臣が物流上重要な道路輸送網を「重要物流道路」として指定し、トラックの大型化に対応した道路構造の強化や災害時の道路の啓開・復旧の迅速化等の機能強化を図るとともに重点支援を実施する「重要物流道路制度」を創設した。また、ETC2.0 搭載車への特車通行許可の簡素化や ETC2.0 車両運行管理支援サービス等の、ETC2.0 を活用した取組みを推進している。さらに、トラック輸送の省人化を促進し、生産性向上を図るため、一台で大型トラック 2 台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」の実証実験を 28 年 11 月より新東名を中心とするフィールドで推進し、平成 30 年度の本格導入を目指している。加えて、高速道路と民間施設を直結する民間施設直結スマート IC 制度の活用を推進するとともに、引き続き、スマート IC の整備を進めるなど、既存の道路ネットワークの有効活用・機能強化を図っているところである。

4. 2. 3 豊かなウォーターフロントの創出

(1) 大都市港湾の内航地区の再開発等

① H1、2 白書

インナーハーバーの総合的なマスタープランを策定するため、61 年度より、ポートルネッサンス 21 調査を実施しており、その数は平成元年度までに全国 42 港に及んでいる。また、これらの成果を踏まえた具体的プロジェクトが、既に、釧路港（東港区北地区）、青森港（本港地区）、横浜港（MM21 地区）、神戸港（高浜地区）、博多港（博多埠頭等）、那覇港（泊地区）等全国各地において展開されており、これらの港では、総合的な港湾空間の拠点が形成されつつある。また、臨海部活性化調査を 63 年度より開始し、平成元年度までに全国 11 港で実施している。

大都市圏の臨海部においては、国際化、情報化に対応して、国際情報機能を備え、文化レクリエーション、居住機能をもあわせもつ新しい港湾空間を形成しようとする動きが活発になっている。東京港における「臨海部副都心計画」は、多心型都市構造への転換を推進するため都心に近接した東京港 13 号地等の埋立地に国際的情報受発信機能「東京テレポート」、及び国際交流機能「東京国際コンベンションパーク」を配置するとともに、豊かな水辺環境を生かした業務、商業、居住、レクリエーション機能等を導入し数万人の人口を有する副都心を建設しようとするものである。このプロジェクトの推進にあたっては、対象地域が埋立地であることから、道路、鉄道、港湾等の交通基盤施設の整備を推進するとともに、地震時における液状化等の災害に対する安全性の確保についての配慮が必要である。運輸省は、このプロジェクトを支援するために新交通システム、道路等の臨港交通施設、海上バスターミナル、緑地、親水護岸の整備を進めるとともに、民間事業者等が行う拠点となる施設の整備に対しては、港湾関係の民活制度を積極的に活用していくこととしている。このほか、大阪港の「テクノポート大阪計画」、横浜港の「みなとみらい 21 計画」等も情報通信機能、国際交流機能を核とした新しいまちづくりを進めようとするものであり、運輸省は、これらに対しても積極的な支援を行っているところである。

② H3 白書

高度化・多様化する港湾への要請に応えるため、総合的な港湾空間の質の向上に向け、昭和 60 年度以降全国各地の港湾において、ポートルネッサンス 21 調査、臨海部活性化調査、マリタイムプロジェクト調査、コースタル・リゾート調査を実施しており（平成 2 年度までに 151 プロジェクト）、すでに 94 プロジェクトが事業化している。

③ H11 白書

活力と賑わいのある豊かなウォーターフロント空間の形成、港湾を中心とした街づくりによる地域活性化等を図るため、民活事業によりパシフィコ横浜国際会議場、大阪港の海遊館、博多港のベイサイドプレイス等の全国で約 140 のプロジェクトが推進されてきた。

活力と賑わいのある豊かなウォーターフロント空間の形成並びに港湾を中心とした町づくりや地域の活性化を図るため、昭和 61 年の「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法 民活法」、62 年の「民間都市開発の推進に関する特別措置法 民都法」の制定以来、民活事業によりパシフィコ横浜国際会議場や大阪港の海遊館、博多港のベイサイドプレイスなど全国で約 140 のプロジェクトが推進されてきた。平成 11 年には、神戸港等において賑わい空間を形成する港湾文化交流施設が供用を開始したほか、北九州港等において地域の活性化の核となる交流施設の整備が進められ、多くの人々で賑わっている。

④ H12 白書

12年10月には松山港において新しい旅客ターミナル施設が供用を開始するなど地域の活性化の核となる交流施設の整備が進められ、多くの人々で賑わっている。

⑤ H13 白書

財団法人民間都市開発推進機構の行う各種事業を通じて民間都市開発事業を推進することにより、民間資金を優良な都市開発事業に導入し、良好な市街地や港湾空間の形成と都市機能・港湾機能の維持及び増進を図っている。

港湾においては、現在まで全国で67の民活法特定施設が整備されており、民間事業者の能力を活用するとともに補助や無利子貸付、税制優遇措置などの公的な支援により、活力とにぎわいのある豊かなウォーターフロント空間の形成及び港湾を中心としたまちづくりや地域の活性化が図られている。

(2) 地方港湾等を核とした地域振興

① H2 白書

地方の港湾を中心に、海洋空間を高度利用するとともに、海の豊富な資源や水際線の魅力を最大限に引出し、地域に新たな産業を興し、海域の利用と一体となった魅力ある個性的なまちづくりを進めるため、マリンタウン・プロジェクトを60年度より実施している。2年度までに、40港において調査を、また、すでに瀬棚港、手結港、名洗港、伊東港等で事業を実施している。

② H15～17 白書

地域の個性ある発展を将来にわたり着実に進めるため、「みなと」の資産を住民・市民の立場から再評価するとともに、観光産業などの地域産業や海に開かれた特性など「みなと」の資産を最大限に活用して、市民の合意の下で美しく活力のある「みなと」空間を形成する「みなとまちづくり」を推進している。地域の住民、NPO、市町村、港湾管理者等が協働し自ら作り上げる「みなとまちづくりプラン」の策定を支援するとともに、事業の実施にあたっては、地域の活性化をより早く、効果的・効率的に実現できるプランについて投資の重点化を図っている。

③ H16～19 白書

都市と農山漁村との交流を推進するため、都市と農山漁村等の連携による先導的な交流事業を一体的に支援する都市地方連携推進事業の実施や、幹線道路網の整備による広域的な交流・連携軸の形成、田園居住を実現するための住宅・宅地供給、港湾緑地等の親水・交流拠点の整備等を実施している。

農山漁村地域の振興のため、道路、港湾等の社会資本の整備や公共交通の活性化等により、農林水産業をはじめとした多様な産業を振興するとともに、地域固有の資源を活用しつつ、安全・安心・快適で、魅力や活力ある自立的な地域づくりを推進している。

④ H19 白書

知恵と工夫をこらし、地域の活性化に寄与する「みなと」の振興を図る港湾所在市町村等の取組みを支援する「みなと振興交付金」を創設し、19年度末現在、14プロジェクト（17港湾）の「みなと振興計画」を認定している。さらに、みなと、海岸の施設やスペースを、地域の情報発信拠点として、また地域の方々や観光客などの交流拠点として活用する「みなとオアシス」の全国展開を推進しており、20年1月末現在、34港が登録されている。また、住民参加型のみなとまちづくりを行う上で、市町村による地域の担い手の育成や、市町村と地域の担い手との協働を

支援している。このほか、国内・海外からのクルーズ船による観光交流の促進や、海辺での里浜づくり等による地域振興を図っている。

⑤ H20 白書

みなとの振興を通じ、港湾所在市町村における地域活性化に向けた取組みを推進するため、「みなと振興交付金」による支援をしており、平成 20 年度末現在、37 プロジェクト（41 港湾）の「みなと振興計画」を認定している。

⑥ H21 白書

平成 21 年度までに、42 プロジェクトの「みなと振興計画」が認定された。また、「みなとオアシス」は、21 年度末現在、48 港が登録されている。21 年 10 月には、みなとオアシスの相互の情報交換や交流の場とするとともに、全国のみなとオアシスの振興に関する事業等を共同で行うこと等を目的として、「みなとオアシス全国協議会」が設立された。

⑦ H22 白書

42 プロジェクトの「みなと振興計画」が認定されている。また、「みなとオアシス」は、平成 22 年度末現在、54 港が登録されている。

⑧ H23～R1 白書

各年度末の「みなとオアシス」の登録港数：H23=60 港、H24=68 港、H27=80 港、H28=88 港、H29=93 港、H30=103 港、H31=126 港

（3）臨海部の遊休地等の土地利用転換

① H8 白書

港湾を中心とした臨海部は、物流、国民生活、産業等多様な活動を支えてきた空間であるが、近年、産業構造の変化や荷役形態の変化、施設の老朽化等により、利用の低下している地区も一部に見られ、質の高い空間への再構築が期待されている。運輸省では、従来より、機能の低下したインナーハーバー（内港地区）のふ頭機能の再配置や交流拠点としての再生など、港湾の再開発を推進してきたところであるが、今後一層港湾空間の面的・総合的な再編整備を推進するため、港湾整備事業や民活事業等により支援を行うこととしている。

② H9 白書

港湾活動を円滑に行うために設定されている臨港地区とその周辺の土地利用について港湾の管理運営の必要性を踏まえながら、多様な立地ニーズに的確に対応し、関係行政機関の十分な調整を踏まえ、適切な土地利用を実現するため、運輸省・建設省共同で臨港地区及び分区条例の運用についての考え方を 9 年 3 月にとりまとめた。これにより、関係地方公共団体間の十分な連絡調整が図られ、臨港地区の指定・変更等が円滑に推進されることにより、新しい時代に対応した港湾空間の形成が図られることとなる。

③ H12 白書

港湾管理者、地方公共団体、事業者等官民一体となった取り組みの下で、再編計画が策定できるよう 12 年度より策定する際に要する費用の一部を港湾管理者に対し補助することとした。また、港湾整備事業や民活事業等を重点的・総合的に適用すること、及び低未利用地の暫定的な土地利用の検討や新たな産業の創出に相応しい周辺環境の整備等を行うことにより、臨海部の活性化の推進が図られるよう積極的に支援していく。"

(4) 歴史的港湾環境の創造、景観維持

① H1 白書

港にはそれぞれ固有の歴史がある。昔日を物語る歴史的港湾施設が今なお至るところに残っており、また、港湾施設には築後百年を越すものもある。こうした歴史的港湾施設を港湾文化の貴重な財産として保全するとともに、周辺地域を歴史的な情緒の漂うウォーターフロント空間とするため、平成元年度から歴史的港湾環境創造事業を小樽港等全国7港において推進している。

② H2 白書

歴史的港湾環境創造事業については、2年度は小樽港等の8港で事業を実施している。また、2年度より新たに、港湾に存する景観資源を活用した美しい港づくりを進めるため、モデル的な港湾において景観形成のための計画を策定し、それに基づいて良好な景観形成を進める港湾景観形成モデル事業を鹿児島港等10港で実施する

③ H3 白書

歴史的港湾環境創造事業については、3年度は小樽港等の9港で事業を実施している。また、港湾景観形成モデル事業を鹿児島港等12港で実施する。

④ H4 白書

歴史的港湾環境創造事業については、4年度は小樽港等10港で事業を実施している。また、港湾景観形成モデル事業を青森港等で実施する。

⑤ H5 白書

運輸省では、港湾におけるレクリエーション活動や憩いの場の創出、交流や賑わいの場の整備や提供等、港湾空間を豊かな生活空間として形成するための施策を推進している。5年度は、親水性豊かなイベント広場の提供、魚釣り施設や親水護岸の整備等を含む緑地等施設の整備を伏木富山港、横浜港等132港で推進している。また、水際線に近づきたい、海にふれたい等近年の親水ニーズの高まりを踏まえ、一般市民が港の水際線へ自由に安全かつ快適に行き来ができ、海と親しめる空間の確保方策等の検討を進めている。

歴史的港湾環境創造事業については、5年度においては北九州港等10港で事業を実施している。また、港湾景観形成モデル事業を青森港等で実施している。

⑥ H6 白書

歴史的港湾環境創造事業を北九州港等10港で、港湾景観形成モデル事業を青森港等で実施している。また、近年の親水ニーズの高まりを踏まえ、一般市民が港へ自由に安全かつ快適に行き来ができ、海や港の魅力を十分楽しむことができる港と親しむプロムナード（港のパブリックアクセス）の確保を推進し、人々の利用に供される港湾区域内の水際線延長を21世紀初頭には現状の5倍の750kmとすることとしている。

⑦ H9 白書

「歴史的港湾環境創造事業」や「港湾景観形成モデル事業」などを推進している。

活力と賑わいのある豊かなウォーターフロント空間の形成並びに港湾を中心とした町づくりや地域の活性化を図るため、昭和61年の「民間事業者の能力の活用による特定施設の整備の促進に関する臨時措置法（民活法）」、62年の「民間都市開発の推進に関する特別措置法（民都法）」の制定以来、民活事業によりパシフィコ横浜国際会議場や大阪港の海遊館、博多港のベイサイドプレイスなど全国で約140のプロジェクトが推進されてきた。平成9年には、小名浜港等において地域の交流拠点となる旅客ターミナルが供用を開始したほか、神戸港等において港湾文化交流

施設をはじめとする交流・賑わい施設の整備が周辺の事業と連携して進められている。

⑧ H11、12 白書

「歴史的港湾環境創造事業」、「みなとづくりとまちづくりの連携事業」等を推進している。

⑨ H13 白書

「歴史的港湾環境創造事業」等を推進している。

⑩ H14 白書

歴史的港湾環境創造事業を、平成 14 年度末現在、13 港 15 箇所を実施している。

⑪ H15 白書

「歴史的港湾環境創造事業」等を推進している。

港湾景観形成モデル事業港の特色を活かした良好な景観形成を図るため、モデル的な港湾において、景観形成のための計画を策定し、これに基づき港湾景観の積極的な向上を図っている。

⑫ H16 白書

「歴史的港湾環境創造事業」等を推進している。

「港湾景観形成モデル事業」を推進している。

⑬ H17 白書

「歴史的港湾環境創造事業」等を推進している。

「港湾景観形成モデル事業」を推進している。

瀬戸内海に面した地域においては、古来から人々が海と親しみ、豊かな自然と貴重な歴史的資源が数多く存在している。これら個々の歴史的資源を有機的、広域的に結びつけ、新たな交流圏を創造し、瀬戸内海地域の一体化を図ることにより、地域振興を推進している。

4. 2. 4 ニューフロンティアへの展開

(1) 沖合人工島の整備

① H1、H2 白書

我が国のウォーターフロントにおいては、既にその陸域が港湾施設等により稠密に利用されるとともに、水域も漁業、海上交通等により高度に利用されている場合が多い。さらに、海洋性レクリエーション活動等の進展に伴い、ウォーターフロントに対する要請も高度化・多様化するとともに増大してきている。沖合人工島は、陸域から離れた海域に人工島を建設し既存のウォーターフロントを損なうことなく、新たなウォーターフロントを創造するとともに、背後に利用価値の高い静穏な海域を創出し、人工島、静穏海域と新旧のウォーターフロントが一体となった海陸複合空間を確保するものである。また、沖合人工島方式によれば、利用価値の高いまとまった空間を確保できることから、物流、生産のほか、海洋性レクリエーション、研究開発、居住等の多様な機能を自由に集積させ、組み合わせ、付加価値の高い空間を創出することができる。加えて、既存の沿岸域利用との調整が図り易く、また、既存海岸の保全に対して有効であり、更に建設残土等の廃棄物の処理空間としての活用も期待できる。このため、今後、港湾の利用の高度化を推進し、海洋・沿岸域の新たな活用を促進するために沖合人工島の整備を図る必要がある。"

運輸省では昭和 55 年度から沖合人工島の実現をめざして調査検討を開始し、元年度からは民間活力を活用した沖合人工島の整備を推進するため、港湾整備事業との連携をとりつつ、NTT 無利子貸付け（収益回収型）、日本開発銀行等からの融資を行っている。この制度を活用した最初の沖合人工島プロジェクトとして、マリーナなどの海洋性レクリエーション基地を核とした「和

歌山マリーナシティ」計画が元年度より進められている。このほか、横須賀、清水、玉野・倉敷、下関の４海域のプロジェクトについて、事業化に向けた詳細な検討を行う「沖合人工島事業化推進調査」を実施するとともに、木更津、別府、葛西の３海域においては、実現可能性を探るフィージビリティ・スタディを実施している。

② H2 白書

運輸省では 55 年度から沖合人工島の実現をめざして調査検討を開始し、元年度からは港湾整備事業との連携を図りつつ、民間活力を活用した沖合人工島の整備を「和歌山マリーナシティ」などで推進してきている。

③ H6 白書

6 年度に、この民間活力を活用した我が国初の沖合人工島として和歌山マリーナシティの基盤整備が完成し、6 年 7 月 16 日から 9 月 25 日まで「世界リゾート博」の会場となった。また、博多アイランドシティは、6 年 7 月 11 日に起工式が行われ、建設段階に入っているほか、下関港、北九州港等における沖合人工島計画についてもその事業の推進を図っている。

④ H7 白書

新たな利用空間を創出する沖合人工島計画を推進するとともに、大都市圏を中心に臨海部において発生が見込まれる低・未利用地の再編等を積極的に進め、物流、産業、生活のために必要な空間を確保することにより、地域の振興に貢献していく。

(2) 海上浮体施設の整備

① H1 白書

造船及び港湾の技術を活用して海域の有効活用を図る各種の海上浮体施設の整備が進められている。平成元年 4 月には、尾道市の沖合いに、「境ヶ浜マリパーク」の中核施設として、親水公園、水族館、映像施設、旅客船バース等の複合機能を備えたフローティングアイランドが完工した。現在計画中のものとしては、係留船とその背後地を活用して海洋性レクリエーション施設を整備する「呉フェニックス計画」、多目的ホール、インテリジェントオフィス等を備えた浮体ビルを長崎港内に設置する「長崎海上浮体ビル建造計画」、国際会議場、中小会議室、駐車場等の複合施設を備えた豪華客船風の大規模浮体施設を海上に設置する海上コンベンションセンター整備計画等がある。これらの計画は、地域の活性化、国民生活の質的向上に重要な役割を果たすとともに、新たな造船需要を喚起し造船業の経営基盤の強化に資することができるため、運輸省としても、これらが円滑に進むよう N T T 無利子貸付制度の活用等の財政的支援及び計画・設計にあたっての技術的支援など各種の措置を講じている。また、これら海上浮体施設の安全確保については、船舶安全法に規定される安全基準及び港湾法に基づく港湾の施設の技術上の基準に基づく検査を行い万全を期している。

② H2 白書

国際交流施設や教養文化施設を備えた施設を海上に設置する「呉フェニックス計画」について、2 年 4 月に事業主体である第三セクターが設立され、4 年春の開業をめざし施設の建設等の作業が進められている。また、国際会議場、中小会議室、駐車場等を備えた大規模浮体施設を建造する海上コンベンションセンター整備計画等が計画中である。

③ H4 白書

3 年度には、国際交流施設や教養文化施設を備えた施設を海上に設置した「呉ポートピアラン

ド」が開業した。

④ H11 白書

海洋に新たな空間を創出し、空港、物流基地等の運輸関連施設や浮体式防災拠点等の社会資本の整備に資するという観点から、運輸省では、平成 7 年度から超大型浮体式海洋構造物 メガフロートの技術開発を推進している。9 年度までに確立した設計・建造に関する技術を基礎として 10 年度より空港、防災基地等の具体的な利用を想定した研究開発を行っており、これに用いる大型浮体モデルが 11 年 8 月に横須賀沖に完成した。このモデルは、長さ 1,000m、幅 60m(一部 121m)、深さ 3m² であり、世界最大の浮体構造物である。9 月 1 日の防災の日には、メガフロート防災拠点実証試験を行い、メガフロートが大規模災害時の防災拠点として有用であることを実証した。さらに、10 月には、浮体上の着陸用計器が正常に機能することを確認するための航空機によるローパス試験が実施された。また、12 年度には、航空機を用いた離着陸試験を行う予定である。

⑤ H12 白書

環境へ負荷の小さい港湾や空港の構築に資する代表的な技術開発の例として、超大型浮体式海洋構造物（メガフロート）の研究開発が挙げられる。7 年度から行われている研究の結果、メガフロートは自然の海流に影響を与えることがなく、浮体下の光の遮蔽空間に関しても、魚類、貝類、プランクトン等の生態系に対しほとんど影響を与えないなど、埋立等の従来工法よりも環境への影響が少ない事が実証された。また、必要がなくなれば、メガフロートは浮体であるため、移動・撤去することにより容易に元の自然の海に復元することができる。現在、長さ 1000m、幅 60m(一部 121m)のメガフロートを神奈川県横須賀市沖に浮かべ、空港や防災拠点等の具体的な利用を想定した研究開発が行われており、航空機を用いた離着陸訓練を行うなど、様々な実証実験が実施され、12 年度にはメガフロートに関する技術が確立される予定である。

5. 空港

5. 1 空港整備計画の枠組み

5. 1. 1 整備計画

(1) 空港整備長期計画

(出典：国土交通省「交通政策審議会航空分科会第1回空港整備部会 参考資料」(平成14年4月12日)

https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koku/seibi/1/images/shiryoku5_1.pdf

我が国の空港計画は、昭和31年(1956年)4月に公布された空港整備法に基づき行われていたが、(昭和41年)1966年に発生した5件の連続大航空事故を契機として、空港施設改善の気運が高まり、以後空港整備5ヵ年計画が連続的に実施されてきた。総投資規模は第7次7ヵ年計画(平成8年度(1996年度)～平成14年度(2002年度))では約3.7兆円となっている。

表 14-15 空港整備5(7)ヵ年計画の推移

必要となる事業を重点化の上、計画的な整備を実施

		第1次空港整備 五箇年計画	第2次空港整備 五箇年計画	第3次空港整備 五箇年計画	第4次空港整備 五箇年計画	第5次空港整備 五箇年計画	第6次空港整備 五箇年計画	第7次空港整備 七箇年計画
計画期間		昭和42～46年度	昭和46～50年度	昭和51～55年度	昭和56～60年度	昭和61～平成2年度	平成3～7年度	平成8～14年度
計画額	空港整備事業	1,150	5,250	8,700	16,200	18,000	30,200	34,000
	調整費等	－	350	500	900	1,200	1,700	2,000
	計	1,150	5,600	9,200	17,100	19,200	31,900	36,000
実績額		634	4,312	8,345	10,666	20,972	33,194	36,982
達成率		55.1%	(82.1%)% 77.0	(95.9%)% 90.7	(65.8%)% 62.4	(116.5%)% 109.2	(109.9%)% 104.1	(108.8%)% 102.7
重点整備事項		① 東京国際空港及び大阪国際空港の整備 ② 地方空港の整備	① 新東京国際空港の整備及び関西国際空港の建設 ② 東京国際空港等主要空港及び地方空港の整備 ③ 航空保安施設等の整備 ④ 騒音対策事業の推進	① 空港周辺環境対策事業の推進 ② 航空保安施設等の整備 ③ 新東京国際空港の整備、関西国際空港についての調査、計画決定及び建設推進 ④ 一般空港の整備	① 新東京国際空港の整備、東京国際空港の沖合展開の推進、関西国際空港建設計画の調査検討、推進 ② 一般空港の整備 ③ 空港周辺環境対策事業の推進 ④ 航空保安施設等の整備	① 新東京国際空港の概成、東京国際空港の沖合展開について一部供用開始、関西国際空港の整備の推進 ② 一般空港の整備 ③ 空港周辺環境対策事業の推進 ④ 航空保安施設の整備	① 新東京国際空港の二期施設の完成、東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港の開港及び全体構想推進のための調査検討等 ② 一般空港等の整備 ③ 空港周辺環境対策事業の推進 ④ 航空保安施設の整備	① 新東京国際空港の平行滑走路等及び東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港2期事業、中部の調査検討・事業推進、首都圏の調査検討 ② 一般空港等の整備 ③ 空港周辺環境対策事業の推進 ④ 航空保安施設の整備

(注) 1. 達成率の欄の()内は、予備費又は調整費を除く計画額に対する達成率。

2. 第7次空港整備七箇年計画の実績額及び達成率は、平成8～12年度最終実施額及び平成13年度2次補正後予算額、平成14年度予定額による。

出典：国土交通省「交通政策審議会航空分科会第1回空港整備部会参考資料」(平成14年4月12日)

https://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koku/seibi/1/images/shiryoku5_1.pdf

平成期に関わる第5次～第7次の長期計画では、以下の目的を掲げている。

第5次：昭和61年度(1986年度)～平成2年度(1990年度)

1. 新東京国際空港の概成、東京国際空港の沖合展開について一部供用開始、関西国際空港の整備の推進

2. 一般空港の整備
3. 空港周辺環境対策事業の推進
4. 航空保安施設の整備

第6次：平成3年度（1991年度）～平成7年度（1995年度）

1. 新東京国際空港の二期施設の完成、東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港の開港及び全体構想推進のための調査検討等
2. 一般空港の整備
3. 空港周辺環境対策事業の推進
4. 航空保安施設の整備

第7次：平成8年度（1996年度）～平成14年度（2002年度）

1. 新東京国際空港の平行滑走路等及び東京国際空港の沖合展開の完成、関西国際空港2期事業、中部の調査検討・事業推進、首都圏の調査検討
2. 一般空港の整備
3. 空港周辺環境対策事業の推進
4. 航空保安施設の整備

（2）社会資本整備重点計画

（出典：第1次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406603.pdf>）

わが国の社会資本については、平成14年（2002年）までの事業分野別の緊急措置法に基づく計画等による緊急かつ計画的な整備により、その充実を図ってきた。しかし、国際競争力の強化、少子・高齢社会への対応、環境問題への対応、安心して暮らしやすい社会の実現、美しい国づくり等の観点から残された政策課題への重点的な取り組みが求められ、また、社会資本の整備については、より低コストで、質の高い事業を実現するといった時代の要請に応じ、一層重点的、効果的かつ効率的に推進していくことが求められるようになってきた。

このような状況を踏まえ、社会資本の整備に係る計画の重点を、政策目標の実現に向けて国民が享受する成果の発揮に転換するとともに、政策目標の実現に係る事業間の連携を一層深めるため、広く国民生活・産業活動の基盤を形成する社会資本（以下「社会資本」という。）の整備に係る事業分野別の計画を統合し、社会資本整備重点計画（以下「重点計画」という。）として定めることとした。

そのために必要な法整備として、「社会資本整備重点計画法」及び「社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」が平成15年（2003年）3月に成立した。

重点計画においては、21世紀の国土、経済社会のあり方を見据えつつ、計画期間中に社会資本整備事業により実現を図るべき目標と、当該目標の達成のために実施すべき、社会資本の整備とあいまって効果の増大を図る事務等（ソフト施策等）や民間主体による社会資本の整備も含めた社会資本整備事業の概要を、国民に明らかにすることとした。

また、地域住民等の理解と協力の確保、既存の社会資本の有効活用、公共事業の入札及び契約の改善、技術開発等による費用の縮減その他社会資本整備事業を効果的かつ効率的に実施するために求められる、社会資本の整備に関する改革の方向性を国民に明らかにすることとした。

西暦	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
元号	H 15	H 16	H 17	H 18	H 19	H 20	H 21	H 22	H 23	H 24	H 25	H 26	H 27	H 28	H 29	H 30	R 1	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6	R 7
国土計画	21世紀国土のグランドデザイン												第二次国土形成計画										
						国土形成計画																	
社会資本整備 重点計画	第1次										第3次												
						第2次							第4次				第5次						

図 14-20 社会資本整備重点計画の計画期間（再掲）

出典：国土交通省各社会資本整備重点計画等より作成

平成期に策定された社会資本整備重点計画における空港整備の目標は以下に示すとおりである。

α. 第1次社会資本整備重点計画（H15～19）

（出典：第1次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406603.pdf>）

1 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組み

（1）空港の整備

今後とも増大する航空需要に対応し、我が国の国際競争力を強化していくためのライフラインとして、大都市圏拠点空港の整備を重点的に実施する。

一般空港については離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移す。

（2）空港周辺環境対策

空港の整備及び管理運営に伴う環境負荷のさらなる軽減に努め、空港と周辺地域との調和ある発展を図る。

（3）航空保安施設の整備

航空の安全の確保を最優先としつつ、航空交通量の増大やユーザーニーズの多様化に適切に対応するため、次世代航空保安システムの構築等を図る。

2 事業の概要

○国際航空サービス提供レベル

【3,435 億座席キロ（H14）→4,800 億座席キロ（H19）、215 億トンキロ（H14）→300 億トンキロ（H19）】

○国内航空サービス提供レベル

【1,294 億座席キロ（H14）→1,500 億座席キロ（H19）】

○国際航空路線において最適経路を航行できる航空機の割合

【51%（H14）→100%（H19）】

(1) 大都市圏拠点空港（成田、羽田、関空、中部）の整備

首都圏においては、新東京国際空港の平行滑走路等の早期整備を図るとともに、財源に見通しをつけた上で、東京国際空港の再拡張事業を推進する。関西圏においては、関西国際空港二期事業等の整備を着実に推進するとともに、関西3空港について、それぞれの特性に応じた機能分担や連携のあり方に関し、さらに検討を進める。中部圏においては、中部国際空港の所要の整備を着実に推進する。

(2) 一般空港の整備

継続事業を中心とし、ターミナル諸施設の利便性の向上、航空機の就航率改善等既存空港の質的向上のための整備を推進する。

(3) 空港周辺整備事業の推進

空港周辺の生活環境の改善に資するため緑地整備等を進める。

(4) 次世代航空保安システムの整備等

運輸多目的衛星(MTSAT)を中核とした次世代航空保安システムの整備を着実に推進する。

b. 第2次社会資本整備重点計画（H20～24）

（出典：第2次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406604.pdf>）

1. 空港整備事業を巡る課題と今後の方向性

(1) 国際競争力の強化及び地域活力の向上

世界におけるグローバル化が急速に進展する中、東アジアを中心とする国際航空ネットワーク構造も大きく変化している。我が国が、このような動きに迅速に対応し、持続的な成長を続けていくためには、諸外国の活力を積極的に取り込むことにより、引き続きアジアにおける成長センターとして機能することが不可欠である。また、各地域の活力を向上させるためには、内外にわたる広範な交流を促進することが必要である。このため、国際競争力を強化するための基盤であり、地域における広域的な交流の拠点である空港について、航空利用者の視点も踏まえつつ、その機能の強化や、航空ネットワークの拡充等を推進する。

(2) 安全・安心の確保

安全・安心の確保は、旅客や貨物を運ぶ航空輸送の根幹である。一方、機材の不具合等による安全上のトラブルの発生、空港への不法侵入事案の発生、大規模地震の発生等といった航空輸送サービスの安全・安心をおびやかす事象が発生している。これらに適切に対応するため、航空保安システムの能力向上、テロ対策や不法侵入対策、空港等の耐震対策といった、航空における安全・安心を確保するためのハード・ソフトにわたる取組を着実に推進する。

2. 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組

今後の空港及び航空保安システムの整備に当たっては、現下の厳しい財政事情に鑑み、選択と集中により投資を重点化していく。

また、空港の新設や滑走路の延長等の整備だけでなく、今後は、利用者の利便性向上という観点から、地元自治体や空港を利用する関係者等との連携等を進め、既存ストックを活用した取組を推進するとともに、空港の運営面も重視していく。

また、空港等の機能を適切に発揮させるため、引き続き点検業務の強化など予防保全を進める

とともに、施工方法の改良や管理体制の充実等により、施設の長寿命化やライフサイクルコストの縮減を図りつつ、老朽化し緊急性の高い施設を早急に更新するなど、既存施設の円滑かつ計画的な更新を推進する。

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 国際競争力の強化及び地域活力の向上

①航空ネットワークの拡充

首都圏の拠点空港(東京国際空港(羽田空港)、成田国際空港(成田空港))については、旺盛な航空需要に着実に対応していくため、羽田空港再拡張事業及び成田空港北伸事業を推進するとともに、成田空港と羽田空港を一体的に活用していくため、都心と両空港間のアクセス改善等を図りつつ、有機的連携の強化を推進する。あわせて、両空港の更なる容量拡大に向けて、管制、機材、環境、施設等あらゆる角度から、可能な限りの施策の検討を進める。また、関西国際空港(関西空港)及び中部国際空港(中部空港)については、国際拠点空港としてふさわしい路線の開設や増便を推進する。関西空港は、我が国初の完全 24 時間空港となったが、地元による関空利用促進事業等を継続しつつそのフル活用を推進し、残る二期事業については需要動向等を見つつ行う。中部空港は、地元関係者の努力による需要の拡大を図りつつ、将来に向けて、完全 24 時間化を検討し、フル活用ができるよう、地域と連携して空港機能の拡充に向けて努力する。

一般空港については、離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組み合わせを充分に考え、就航率の改善や国際化対応の強化等その質的な充実を図るとともに、観光振興のためにもその利用を促進し、既存ストックを最大限活用していく。また、福岡空港及び那覇空港については、抜本的な空港能力向上方策等に関する調査等が進められており、その結果を踏まえ、地元の合意形成を図りつつ、将来需要に適切に対応するための方策を講じる。離島空港については、島民生活の安定や離島振興などの観点から、航空ネットワークの維持や活性化等を図るために必要な施設整備等を着実に推進する。

②航空保安システムの整備

空港や空域の容量を最大限活用するとともに、円滑かつ効率的な航空交通の形成や、空中待機の減少、飛行経路の短縮、経済的・高度の飛行等を通じたCO₂排出量の削減による地球環境問題等への対応を図るため、航空交通管理機能の高度化、高精度な航法(RNAV)経路ネットワークの構築、次期管制システム等の管制支援機能の拡充といった航空保安システムの整備を推進する。また、高い安全性を確保するため、事前予防的な安全対策を実現する安全管理システムの導入、管制官やパイロットのヒューマンエラー防止等のための各種支援システムの充実強化、リスク分散等による危機管理対応能力の向上を推進する。さらに、将来の航空保安システムの構築等に関し、国際民間航空機関、欧米、アジア諸国等との連携強化を図るとともに、産学官が連携して、新技術や方式等の調査、研究開発等を戦略的に推進する。

③空港等機能の高質化の推進

既存ストックを最大限活用し、航空輸送サービスの質の向上や利用者にとっての使いやすさ、地域の活性化といった観点から、i)就航率の改善等による信頼性の向上、ii)空港アクセスの改善による利便性の向上、iii)空港のバリアフリー化の推進、iv)増大する国際航空需要等に対応したターミナル諸施設の機能向上、v)観光振興にも資する情報の提供及び発信機能の拡充等、ハード・ソフトの組み合わせによる様々な取組を他の事業との連携も強化しつつ推進する。

④航空物流機能の強化

他の輸送機関より速達性に優れる航空貨物輸送の重要性は高まってきており、貨物取扱能力の強化等を図るとともに、ＩＣタグを活用した航空物流システムの構築等を推進する。

⑤空港周辺環境対策の実施

空港の管理運営に伴う環境負荷の更なる軽減に努めつつ、経済社会情勢の変化も踏まえ、環境対策のあり方について見直しを行う。加えて、空港周辺自治体等、地域との新たな連携体制を構築するなどの取組を推進する。

（２）安全・安心の確保

①空港の耐震化の推進

過去の地震災害において、緊急物資輸送の拠点等としての役割を果たしたように、空港は、被災地域と外部地域を直接結ぶことができる特性を活かし、i)救急、救命活動等の拠点機能及び緊急物資や人員等の輸送受け入れ機能、ii)航空ネットワークの維持、iii)背後圏経済活動の継続性の確保などの役割を担うことが求められており、滑走路、航空保安施設等の耐震補強等を着実に推進する。特に、航空輸送上重要と考えられる空港については、今後、１０年間を目途に液状化対策等による耐震性の向上を推進する。

②滑走路誤進入の防止

航空機の滑走路誤進入の防止等を図るため、地上走行航空機の監視能力の向上や視覚的支援等、管制官やパイロットに対する各種支援システム等を段階的に充実強化する。

③セキュリティの向上

航空に関するセキュリティを確保・向上させるため、航空貨物の保安対策基準の強化、液体物の客室内持込制限等の取組を着実に推進する。

c. 第３次社会資本整備重点計画（H24～28）

（出典：第３次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406605.pdf>）

プログラム３． 陸・海・空の交通安全を確保する

〔航空〕

○ 現状と課題

昭和６０年の日本航空機墜落事故以降、我が国の特定本邦航空運送事業者による乗客死亡事故は発生していないものの、ヒューマンエラー及び機材不具合による安全上のトラブルが発生している。そのため、事故の予兆ともいえる一連のトラブルの発生を断ち切り、国民の航空輸送の安全に対する信頼を回復することが喫緊の課題となっている。

一方、航空交通情勢をみると、現在、空港及び一部航空路では航空機の交通集中による混雑や遅延等が発生している。今後更に航空交通量が増大していくと予測される中で、首都圏空港の容量拡大を図るとともに、周辺空域及び航空路においてもより一層安全で効率的な航空交通システムを確立することが喫緊の課題となっている。

また、平成１３年９月の米国同時多発テロ以降、米航空機爆破未遂事件（平成２１年１２月）など、依然として航空機を標的としたテロ事件が世界各地で続発しており、我が国においても、テロ事件の発生を未然に防止する航空保安対策を確実に実施する必要がある。

さらに、これまでの空港施設の整備は、旺盛な航空需要等の増加を背景に施設の新増設や改良

が優先されてきたが、近年、老朽化した施設が増加している。既存施設の維持・更新は、点検業務の強化や部分補修などで施設の延命化を図り、その費用を抑制して、航空の安全・安心を確保している。

○ 実施すべき事業・施策

（航空交通システムの高度化）

航空交通システムの高度化を推進し、パイロット及び管制官の状況認識能力の向上や負荷軽減等によるヒューマンエラーの防止、小型航空機用の低高度航空路及び出発・進入方式の設定等により、安全性の向上を図る。

（航空保安対策の向上）

航空に関するセキュリティを確保・向上させるため、ガードレール、センサー等の設置により、不法侵入対策を徹底するとともに、航空会社が行う保安検査等の確実な実施により、凶器・爆発物等の機内持込みを防ぎ、ハイジャック・航空機テロを未然に防止する。

（空港施設の機能保持・維持管理）

航空輸送の増大に対応し、滑走路や航空保安施設等の空港関係施設（ストック）が増加するなか、これらの施設の機能を適切に発揮させるためには、空港全体の的確な管理運営に加え、更新・改良、維持管理におけるシステムの向上や新技術の導入等を着実に推進する。

プログラム4. 広域的な移動や輸送がより効率的に円滑にできるようにし、都市・地域相互間での連携を促す

〔航空〕

首都圏空港において、今後の航空需要を見極めつつ、可能な限り容量制約（ボトルネック）がない環境を作り出すために必要な機能強化を図っていく。

特に、東京国際空港については、今後も国内拠点空港としての役割を果たしつつ、最短で平成25年度中に年間発着容量を昼夜あわせて44.7万回まで拡大するため、エプロン等の整備を行うとともに、既存施設の空港能力、利便性、安全性の向上を図る機能向上を実施することにより、国内航空ネットワークを拡充する。また、成田国際空港についても、国内フィーダー路線の拡充を図る。

関西国際空港・大阪国際空港においては、経営統合の効果を最大限に発揮し、両空港の特性に十分配慮しつつ、利用者ニーズに則した路線の就航促進を図り、両空港を適切かつ有効に活用することにより、関西全体の航空輸送需要の拡大を図る。

中部国際空港においては、旅客の利便性向上など国内線の利用促進のための取組を行う等、国内路線就航のための環境整備を図る。

各地域における拠点的な空港について、都市間の交流を促進するため、国内の交流拠点としての必要な機能強化を図るほか、空港において航空旅客の効率的な移動がより円滑にできるように、旅客ターミナル諸施設の機能向上を図る。

航空貨物についても効率的な輸送を円滑にし、取扱効率を向上させるため、貨物エプロン等の空港貨物ターミナル諸施設の機能向上を図る。

また、成田国際空港・関西国際空港等の拠点空港において低価格での路線展開が期待されるLCCの受入環境の整備や、成田空港等においては、定期便がない場所・時間帯の移動も可能なビジネスジェットの受入環境の整備を進める。

さらに、出発から到着までの航空機の軌道を最適化する航空交通管理を中核とした航空交通システムの高度化を推進することにより、定時性、就航率及び速達性を向上させるとともに、運航コストの削減を図る。

d. 第4次社会資本整備重点計画（H27～R2）

（出典：第4次社会資本整備重点計画

<https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/point/content/001406606.pdf>）

第2節 持続可能な社会資本整備に向けた基本方針の確立

2. 機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの構築

（2）機能性・生産性を高める戦略的インフラマネジメントの重点化方針

③社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底

iii) 成長インフラによる民間投資の誘発、経済成長の下支え

（優先度と時間軸を考慮した主要な具体的取組）

a) 主に大都市圏における国際競争力の強化に資する取組

〔国際拠点空港の機能強化〕

首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）及び成田国際空港（成田空港））の機能強化に向けて、羽田空港の飛行経路の見直しについて住民との双方向の対話を行い、環境影響に配慮した方策を策定するなど、2020年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を約8万回拡大することに最優先に取り組む。また、2020年以降の機能強化については、成田空港における抜本的な容量拡大等の諸課題について、関係地方公共団体等と議論を深める。

関西国際空港・大阪国際空港については、平成27年度中のコンセッション（公共施設等運営権方式）の実現により、関西国際空港の国際拠点空港としての再生・強化、関西の航空輸送需要の拡大等を図る。

中部国際空港については、LCC24等の新規就航、増便に対応するためのエプロン整備を平成28年度末の供用開始に向け実施し、機能強化を図る。

b) 主に地方圏における産業・観光投資を誘発する都市・地域づくりの推進に資する取組（ヒト・モノの対流を促進する各地域の特性を活かした産業・観光戦略と連携したストック効果の発揮）

〔地域の拠点空港等の機能強化〕

那覇空港については、平成32年3月の供用開始を目指して滑走路増設事業を推進し、滑走路処理能力を18.5万回へ拡大する。

福岡空港については、平成27年度に新規着手予定の滑走路増設事業等を推進する。

重点施策の達成状況を測定するための代表的な指標（KPI）

〔1〕個別施設ごとの長寿命化計画（個別施設計画）の策定率

【空港（空港土木施設）：平成26年度100% → 平成32年度100%】

5. 1. 2 特別会計の見直し（S63 白書）

空港整備については、昭和45年度（1970年度）に「空港整備特別会計」が創設され、一般会計とは別個に経理されてきた。当時、3大プロジェクトの推進をはじめとする空港整備事業に要する資金の需要が増大しており、さらに大幅に増大する見込みであり、これに対応した財源を確保

する必要があった。こうした状況から、昭和 61 年度（1986 年度）から東京国際空港の沖合展開事業を対象として資金運用部からの長期借入金が導入されたところであり、昭和 62 年度（1987 年度）には、完全民営化した日本航空株式会社の政府保有株式の売払収入の一部を活用し、産業投資特別会計から関西国際空港株式会社に対し、622 億円の出資が行われた。

（以下出典：国土交通省所管 特別会計に関する情報開示

https://www.mlit.go.jp/page/kanbo01_hy_000162.html

その後、平成 19 年（2007 年）に公布された「特別会計に関する法律」に基づき、「社会資本整備事業特別会計」への統合が実施され、平成 20 年（2008 年）に「空港整備特別会計」は廃止された。

社会資本整備特別会計では、平成 20 年度（2008 年度）～平成 25 年度（2013 年度）に「空港整備勘定」が計上されている。

その後平成 26 年（2014 年）に「社会資本整備事業特別会計」も廃止されたが、その後も「自動車安全特別会計」に「空港整備勘定」が計上されている。

5. 2 空港・関連施設整備

5. 2. 1 空港の整備・機能強化

（1）首都圏空港

a. 東京国際空港（羽田空港）

① H1 白書

○東京国際空港の沖合展開事業の推進

東京国際空港は、全国 36 空港との間に 1 日約 460 便のネットワークが形成され、年間約 3,000 万人が利用する国内航空交通の最大拠点である。本事業は、この機能を将来とも確保するとともに、航空機騒音問題の解決を図るため、東京都の羽田沖廃棄物物理立地を活用し、空港を沖合展開するものである。

本事業においては、全体を 3 期に分け段階供用を行うこととしており、第 1 期については、63 年 7 月 2 日の新 A 滑走路供用開始をもって完了し、滑走路年間処理能力は以前の 16 万回から 18 万回へと向上した。これに伴い、63 年及び元年の夏ダイヤから各々約 10 便の増便がなされている。

これに引き続き、第 2 期として西側ターミナルの整備を、4 年度後半供用を目途として推進している。これにより、既存旅客ターミナルビルの約 3 倍の規模をもつ西側旅客ターミナルビルや約 5000 台収容可能な立体駐車場等のターミナル施設が整備され、また、空港アクセスとして東京モノレールの新ターミナルへの延伸、京浜急行の東京モノレールとの接続、湾岸道路・環状 8 号線の延伸が図られる予定である。この結果、旅客サービスレベルは、首都圏の空の玄関にふさわしいレベルへと向上することとなる。

さらにその後には、21 世紀の航空需要に対応しうる滑走路処理能力を確保するとともに騒音問題の解決を図るため、2 本の滑走路の沖合移転及び東側ターミナルの整備等を第 3 期として行い、沖合展開事業を完了する予定である

② H2 白書

第 2 期として西側ターミナルの整備を、平成 5 年夏頃供用を目途として推進している。これに

より、既存旅客ターミナルビルの約３倍の規模をもつ西側旅客ターミナルビルや約 5,000 台収容可能な立体駐車場等のターミナル施設が整備され、また、空港アクセスとして東京モノレールの新ターミナルへの延伸、京浜急行と東京モノレールとの接続、湾岸道路、環状 8 号線の延伸が図られる予定である。この結果、旅客サービスレベルは、首都圏の空の玄関にふさわしいレベルへと向上することとなる。さらにその後には、当面する将来の航空需要に対応しうる滑走路処理能力を確保するとともに騒音問題の解決を図るため、２本の滑走路の沖合移転及び東側ターミナルの整備等を第 3 期として行い、沖合展開事業を完了する予定である。

③ H5 白書

(西側ターミナル施設が供用開始し、３期工事が本格化)

第 2 期として西側ターミナル施設の整備に着手し、平成 5 年 9 月 27 日に供用を開始した。これにより、東西の長さが 840m にも及び日本有数の規模を誇る西側旅客ターミナルビルや約 4,700 台収容可能な立体駐車場等のターミナル施設が整備され、また、空港へのアクセスとして東京モノレールの西側旅客ターミナルビルへの延伸、京浜急行と東京モノレールとの接続、湾岸道路、環状 8 号線の空港への延伸が行われた。この結果、旅客の利便性の向上が図られ、首都圏の空の玄関にふさわしい空港へと生まれ変わった。

④ H6 白書

現在は、第 3 期にかかる事業のうち、平成 8 年度末の新 C 滑走路供用に向けて、用地造成等の工事を引き続き実施しているほか、エプロン、航空保安施設、気象施設等の整備についても本格的に着手し、推進を図っている。

⑤ H9 白書

東京国際空港新 C 滑走路供用開始（9.3.27）及び 24 時間運用開始に伴う増便の実施（9.7.1～）

平成 9 年 3 月 27 日午前 6 時 35 分、新 C 滑走路から一番機が福岡へ向け無事に飛び立って行った。国内航空交通の最大拠点である東京国際空港の沖合展開事業の中核となる新 C 滑走路の供用開始である。

新 C 滑走路の本格的な供用に伴い増加する発着枠については、その配分の考え方について 8 年 11 月より「羽田空港の新規発着枠の配分基準懇談会」において有識者の方々に公開の場でご議論いただき、その結果も踏まえ、9 年 3 月に航空各社の運航便数を決定した。便数の決定にあたっては、国内航空運送事業における競争促進の観点から、路線の選択を航空会社にまかせること、あるいは、新規航空会社用の枠を設定することなど、これまでにない新たな施策を導入した。これを受けて 9 年 7 月には、航空各社により、第 1 段階（20 便分）の増便が実施され、引き続き、第 2 段階（20 便分）の増便が 10 年 4 月に実施される予定である。

また、新 C 滑走路供用開始により、騒音問題の軽減が図られ、同空港の 24 時間運用が可能となった。そこで、航空各社は同空港の早朝・深夜便を 9 年 7 月より就航させることとなり、利用者の利便向上が図られることとなった。

⑥ H10 白書

現在は、第 3 期計画に係る事業を実施中であり、新 C 滑走路については、9 年 3 月に供用開始し、引き続き、新 B 滑走路の 11 年度末供用開始をめざし、用地造成、滑走路、誘導路工事及び航空保安施設等の整備を実施している。

また、沖合展開事業により生ずる跡地については、運輸省並びに東京都及び大田区が共同で調

査し、利用計画を策定しているところである。その利用計画に関しては、学識経験者及び関係行政機関からなる「東京国際空港跡地利用計画調査委員会」を設けて、幅広い見地からの指導、助言を得ながら検討を行っている。

⑦ H12 白書

東京国際空港の B 滑走路供用開始（12. 3. 23）

昭和 59 年に着手した東京国際空港沖合展開事業において A 滑走路、C 滑走路に次ぐ本事業最後となる B 滑走路が平成 12 年 3 月 23 日供用を開始した。

この B 滑走路は、旧 B 滑走路から 380m 海側に移動した位置に建設され、航空機騒音問題の解消と空港の能力のさらなる向上に資するものである。

また、この B 滑走路は、7 年に発生した阪神淡路大震災の教訓を踏まえ、大規模地震時における緊急物資等の航空輸送を確保するために、国内では初めてとなる耐震強化の為に地盤改良を施した滑走路である。

今回、この B 滑走路の供用開始に伴い、空港処理容量の見直しを行った結果、東京国際空港の発着回数は 12 年 7 月から 31 便／日分、さらに 14 年 7 月からは 26 便／日分増加することとなった。これらの新規発着枠の配分の際には、12 年 2 月の「混雑飛行場スロット配分方式懇談会」の報告に基づき、競争の促進、多様な輸送網の形成等により利用者の利便が向上するように、新規航空会社枠や特定路線枠を設定するとともに、評価方式（航空会社の事業活動に係る評価を基に発着枠を配分する方式）を採用した。

⑧ H13 白書

羽田空港の首都圏における国内航空交通の中心としての機能を将来にわたって確保するとともに、航空機騒音問題の抜本的解消を図るため、昭和 59 年以来、東京都が造成した羽田沖廃棄物埋立地を活用し、羽田空港の沖合展開を行ってきた。第 I 期計画及び第 II 期計画はすでに完了済みであり、現在は最終段階の第 III 期計画にかかる事業のうち、東旅客ターミナルの整備(平成 15 年度末供用開始目途)を実施しているところである。

沖合展開により、羽田空港の処理容量は大幅に拡大してきた。しかし、首都圏における航空需要の伸びは著しく、平成 27 年(2015 年)頃には羽田空港の処理能力は限界に達することが予測される。

上記のような状況から、首都圏における将来の航空需要の増大に早急に対応することが必要である。このため、12 年度より、学識経験者、関係地方公共団体等からなる調査検討会を開催し、羽田空港の再拡張を含め首都圏第 3 空港について検討を重ねてきた。

これまで羽田空港の再拡張案と公募により提案された 15 の候補について種々検討の結果、羽田空港の再拡張案が、他の候補と比較して、既存ストックの活用、アクセス等の旅客利便等の観点から大きな優位性があるため、これを優先して推進することとされた。さらに、13 年 8 月の都市再生プロジェクト(第二次決定)においても、「国際化を視野に入れつつ東京国際空港(羽田空港)の再拡張に早急に着手し 4 本目の滑走路を整備する」とこととされた。

これらを受けて、羽田空港の再拡張について、東京港における船舶航行や港湾機能の確保等の課題につき、関係者と鋭意調整を行った結果、13 年 12 月、新たな滑走路は現 B 滑走路と平行に設けることを決定した。今後は、早期着工を目指し、必要な調査検討を進めることとしている。

なお、長期的な視野に立って、将来の首都圏第 3 空港についても調査を続けることとしている。

○羽田空港の深夜早朝時間帯の国際チャーター便の就航

首都圏での国際航空旅客需給が逼迫している一方、羽田空港は沖合展開により 24 時間運用が可能となったものの深夜早朝の時間帯はほとんど活用されていない状況であった。そこで、「羽田空港は国内線の、成田空港は国際線のそれぞれ拠点空港である」ことを基本としつつ、羽田空港において深夜早朝時間帯での国際旅客チャーター便及び国際ビジネス機の運航を認めることとした。

具体的には、13 年 2 月 16 日より、23 時から 6 時までの時間帯において運航が開始された。このような国際チャーター便は 12 月末までに 101 便運航されており、高い利用率で推移している。

⑨ H14 白書

14 年 6 月 25 日に閣議決定された「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」では、「財源について関係府省で見通しを付けた上で、国土交通省は、羽田空港を再拡張し、2000 年代後半までに国際定期便の就航を図る。」とされたところである。このため、国土交通省としては、再拡張事業のできる限り早期着工、早期完成を目指し、所要の検討を進めており、15 年度には、再拡張事業の着工に備えて、早期かつ円滑な事業実施が行えるよう、環境影響調査、土質調査等、必要な調査を可能な限り先行実施するための着工準備調査を行うこととしている。

なお、新たな滑走路の建設工法については、平成 14 年 3 月、羽田空港再拡張事業工法評価選定会議を開催し、「埋立・栈橋組合せ工法」、「浮体工法」の三工法について評価作業を行った結果、14 年 10 月、1)三工法とも致命的な問題点はないこと、2)工費(維持管理費を含む)及び工期については、大きな差は認められないとの見極めがついたことから、三工法とも、今後適切な設計を行うことにより建設が可能であるとの結論を得たところである。

⑩ H15 白書

平成 15 年 1 月には再拡張事業の円滑な推進を図ることを目的として、国土交通大臣及び関係地方公共団体の首長で構成する「羽田空港再拡張事業に関する協議会」を設置し、飛行ルートや騒音問題等様々な課題について協議している。さらに、再拡張事業のうち、新設滑走路等の整備については、地方公共団体から無利子貸付による協力を得ることとし、国際線地区のターミナル、エプロン等の整備については、PFI方式を導入することとしたところである。

再拡張事業については、平成 16 年度から事業化することとし、同年度においては新設滑走路等の入札・契約手続、環境影響評価手続、国際線地区の PFI 検討調査等を実施することとしている。

⑪ H17 白書

東京国際空港(羽田)は昭和 59 年以来、東京都が造成した羽田沖廃棄物埋立地に沖合展開を行ってきた。平成 16 年 12 月には第 3 期計画の最終段階となる第 2 旅客ターミナルの供用を開始し、現在は同ターミナルの拡張事業等を実施している。

これらにより、同空港の発着枠は拡大されてきたが、国内航空需要の伸びは著しく、現在定期便に使用しうる 810 回/日の発着枠はすべて使用しており、既に能力の限界に達している。

○東京国際空港(羽田)の再拡張事業

再拡張事業は、首都圏における航空需要の増大に早急に対応するため、東京国際空港(羽田)に新たに 4 本目の滑走路等を整備し、年間の発着能力を現在の 29.6 万回から 40.7 万回に増強して、発着容量の制約の解消、多様な路線網の形成、多頻度化による利用者利便の向上を図るとともに、将来の国内航空需要に対応した発着枠を確保しつつ国際定期便の受入れを可能とするものであり、平成 16 年度から事業化が認められている。

滑走路整備事業については、平成 17 年 3 月に設計・施工一括発注方式により入札を行った結果、15 社異工種建設工事共同体(JV)が落札し、工事請負契約を行った。これにより、滑走路の構造は埋立・栈橋組合せ工法に決定した。17 年度は、同 JV が実施設計を行うとともに、国が環境影響評価、漁業者との調整等の手続を実施している。

また、旅客・貨物ターミナル、エプロン等の国際線地区整備事業については、PFI 手法による検討や手続を進めており、平成 17 年 7 月に事業者公募を開始した。

○東京国際空港(羽田)の国際化

東京国際空港(羽田)は国内線の、成田国際空港は国際線のそれぞれ拠点空港であることを基本としつつ、東京国際空港(羽田)の有効活用を図る観点から、同空港の国際化を実施してきている。

深夜早朝時間帯での国際旅客チャーター便については、ソウル、グアム行きを中心に運航便数が増加しており、平成 16 年度には 942 便の運航があった。また、15 年 11 月から開始された昼間時間帯における羽田-金浦(ソウル)間の国際旅客チャーター便については、旅客数が 17 年 7 月に累計 100 万人を突破し、同年 8 月より 1 日 4 便から 8 便に増便するなど、日韓の交流拡大に寄与している。

⑫ H21 白書

このうち、滑走路整備事業については、19 年 3 月に本格工事に着手し、また、国際線地区整備事業(旅客ターミナル事業・貨物ターミナル事業・エプロン等事業)についても、PFI 手法を活用し、それぞれ 22 年 10 月末の供用に向け、着実に整備を推進している。

⑬ H22 白書

東京国際空港(羽田)は、平成 16 年度より進められてきた再拡張事業の各施設が完成し、22 年 10 月 21 日、新しい 4 本目の滑走路である D 滑走路及び国際線地区の各施設(旅客ターミナル、貨物ターミナル、エプロン)が供用開始され、発着枠が 30.3 万回から 37.1 万回(うち国際線は昼間・深夜早朝各 3 万回)に拡大した。同年 10 月 31 日からは、32 年ぶりに本格的な国際定期便が就航し、「24 時間国際拠点空港化」の第一歩を踏み出した。

今後は、25 年度中に見込まれる国内線・国際線を含めた発着容量 44.7 万回への増枠及び昼間 6 万回+深夜早朝 3 万回の合計 9 万回への国際線枠の増枠を達成するため、エプロンの整備、国際線旅客ターミナルの拡充を着実に推進する。また、深夜早朝に就航する長距離国際線の機材の大型化に必要な C 滑走路延伸等の機能向上事業を推進していく。これにより、旺盛な首都圏航空需要に対応するとともに、充実した国内線ネットワークを活かして、内・際ハブ機能を強化していく。

⑭ H25 白書

首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を図るため、東京国際空港(羽田)においては、平成 22 年 10 月に導入した 4 本の井桁配置滑走路を使用した運用方式の慣熟を着実に進めた結果、26 年 3 月に年間 44.7 万回の発着容量を達成した。今後は更なる機能強化に向けて具体的な方策の検討を進める。

b. 成田空港

① H1 白書

○新東京国際空港の早期完全空港化

(ア) 空港の現状

新東京国際空港における現供用施設の処理能力は限界に近づきつつあり、数年後には新規乗り入れ希望に対応できないどころか、厳しい便数制限等の規制を講じなければならなくなる。その結果として、国際空港としての機能を全うすることが困難となることが予想され、早期完全空港化が急務となっている。

このため、第5次空港整備五箇年計画に基づき、B・C滑走路、エプロン、第2旅客ターミナルビル等を、平成2年度末までに概成させることとしている。

(イ) 当面の課題

(a) 用地問題

現在、空港敷地内の未買収地は21.3ha、敷地内農家8戸であるが、これらの未買収地の取得が完全空港化のための最大の課題となっており、千葉県等の協力を得つつ敷地内農家等との話し合いを一層集中的、精力的に行うこととしている。

なお、いわゆる過激派による妨害に対しては、8月29日と9月19日の両日にわたり、新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法第3条第1項に基づく使用禁止命令を空港内外に存する10カ所のいわゆる団結小屋等にかけたところである。

(b) 混雑緩和対策

現在でも繁忙期のピーク時には相当の混雑が生じている。このため、当面の対策として、既に実施した乗継客のためのサテライトの待合室の増設、駐車場の新設等に加え、地下駅コンコースの一部を利用する到着ロビー拡充工事等を実施するほかエプロンスポットの増設等を検討することとしている。

また、空港アクセス関連では、成田空港高速鉄道株式会社が昭和63年12月22日に第3種鉄道事業免許を取得した。さらに、アクセス鉄道の都心ターミナルにおけるチェックインサービス機能の導入についても検討を進める。

一方、貨物についても取扱貨物量の著しい増加により、供用施設は混雑を極めている。このため、当面まず貨物地区及び現有施設の運営をより効率化するための緊急対策を実施するとともに、中期的混雑緩和対策として空港貨物地区の全面利用及び高度利用を検討している。

② H3 白書

○二期施設の早期完成・供用に向けて努力

(1) 空港の現況

新東京国際空港は、昭和53年5月に開港して以来、運用実績は順調に推移しており、平成2年度においては、航空機発着回数11万8,000回、年間航空旅客数2,046万人、航空貨物量137万トンに上っている。この結果、ターミナルビルは、増改築による混雑緩和対策を重ねてきたにもかかわらず、適正取扱容量を大きく上回るとともに、滑走路及び貨物取扱施設も処理能力の限界に達している。

また、現在38か国52社の航空会社が乗り入れているが、これらのうちから強い増便の要請があるほか、43か国から新たな乗り入れの希望があるなど、二期施設の早期完成が急務となっている。

このため、現在、B・C滑走路地区については造成、舗装工事が進められている。また、エプロン地区では舗装工事がほぼ完了し、一部については3年8月から供用を開始したところであり、第2旅客ターミナルビル工事も供用に向けて、順調に進んでいる。

また、3年3月19日には、JR線及び京成線の空港ターミナルビル地下駅までの直接乗り入

れが実現し、旅客利便の改善が図られた。

(2) 用地問題

二期施設の供用等を早期に達成するには、残る未買収地（21.3ha、全体の2％）の取得が最大の課題となっており、2年11月に千葉県等地元地方公共団体及び地元有志により、「地域振興連絡協議会」が設立され、問題解決のため、広く話し合う場が設けられたところである。

このような中で、同協議会の提唱により、「成田空港問題シンポジウム」が3年11月から開催されることとなったところであり、二期施設の早期完成・供用の必要性、緊急性等についての理解を求めていくなど、話し合い解決を基本に、関係機関と緊密に連携しつつ、二期施設の完成・供用を実現できるよう全力を尽くすこととしている。

一方、空港周辺に常駐するいわゆる過激派は、従来から違法のゲリラ活動を繰り返してきたが、昭和63年9月には、千葉県収用委員会会長を襲撃し重傷を負わせたほか、収用委員会委員を脅迫したため全員が辞任するという事態を引き起こしている。また、平成2年から3年にかけて千葉県県議会議員宅、運輸省幹部宅、関係会社幹部宅等にも放火し、1人の民間人の犠牲者を出すなど卑劣極まりない無差別なテロ・ゲリラを繰り返している。

このため、空港内外に存する15か所の団結小屋等に対し、「新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法」の規定に基づき使用禁止命令を発し、このうち同命令違反が明白であった7か所については除去あるいは封鎖処分を行うなど、関係行政機関と協力して、過激派に対しては毅然とした諸対策を強力に推進している。

③ H5 白書

（新東京国際空港の整備に向けて努力）

(1) 空港の現況

平成4年度における新東京国際空港の利用状況は、航空機発着回数12万1,000回、年間航空旅客数2,180万人、同航空貨物量131万トンに上っている。この結果、A滑走路1本の現供用施設では、現在乗り入れている38ヶ国51の航空会社からの強い増便要請や、45ヶ国からの新規乗り入れ希望に応えられない状況にある。

このため、昭和61年度から二期工事に着手し、4年12月には、第2旅客ターミナルビルの供用を開始し、さらに、これらと併せて、既存施設の能力増強にも取り組んでいる。しかしながら、空港能力の拡大を図るためには、新東京国際空港の滑走路等の整備が是非とも必要であり、成田空港問題の解決が喫緊の課題となっている。

(2) 新東京国際空港の整備に向けて

成田空港問題については、平和的に話し合いで解決するべく最大限の努力を行っており、3年11月から、運輸省・空港公団、反対同盟、千葉県等関係者が一堂に会し「成田空港問題シンポジウム」が開催され、5年5月の第15回シンポジウム（最終）において、国側は、反対同盟からの3提案（①収用裁決申請の取り下げ、②B・C滑走路建設計画を白紙に戻すこと、③空港をめぐる地域のコンセンサス作りのための新たな場づくり）について、とりまとめ役である隅谷調査団が示した所見（同盟提案の①については国が同意すること、②については国は白紙の状態に戻して地域とよく話し合って解決の道を探ること、③については国・同盟のほか地元関係者が合意し、それが実現されることにより「力による対決」の時代が終わり、今後は新たな場において空港と地域の共生の仕組み等について関係者が自由に話し合い、解決の道を探ること。）に従って受け入れることを表明し、これをもってシンポジウムは終結した。

このシンポジウムでの結論を受けて、空港と地域との共生の道を話し合うための「成田空港問題円卓会議」が5年9月からの開催されており、今後、この場等を通じて、新東京国際空港の整備についての地域のコンセンサスを得る努力を十分尽くし、計画実現に向けて引き続き全力を傾けていくこととしている。

(3) 過激派対策

一方、空港周辺に常駐する一部過激派は、空港に向けて飛翔弾を発射したり、住宅に放火するなどのテロ・ゲリラを繰り返している。

このため、空港内外に存する15ヶ所の団結小屋等に対し、「新東京国際空港の安全確保に関する緊急措置法」の規定に基づき使用禁止命令を発し、このうち同命令違反が明白であった7ヶ所については、62年以降、除去あるいは封鎖処分を実施している。今後も空港を取り巻く情勢等を踏まえながら、同法を適切に運用していく必要がある。

④ H6 白書

成田空港問題円卓会議の終結（6.10.11）

「成田空港問題シンポジウム」の結論を受け、平成5年9月から空港と地域との共生の道を話し合う「成田空港問題円卓会議」が開催されてきた。平成6年10月の第12回円卓会議において、隅谷調査団からこれまでの議論を踏まえた最終的な所見が示され、これを会議の構成員のすべてが受け入れることにより円卓会議が終結した。

円卓会議では、今後の成田空港の整備を民主的手続きで進めていくことが合意され、これにより成田空港をめぐる対立構造が解消し、新しい局面を迎えることとなった。

これからは、円卓会議の結論を最大限尊重してその実現に努めるとともに、円卓会議で合意された民主的な手続で誠意をもって話し合いを行うことにより用地取得や騒音移転の問題の解決に全力を尽くし、地域と共生できる成田空港の整備に積極的に取り組んでいくこととしている。

⑤ H8 白書

元小川派代表の兄弟が成田空港内の土地売買契約を締結（8.7.18、11.12）

平成8年4月、成田空港敷地内の地権者である元小川派代表が敷地内の土地約3.2haを空港公団に売却して、敷地外に移転することに合意し、この7月に空港公団と土地売買契約を締結した。また、元小川派代表の実弟との間においても、この11月に空港敷地内の土地約1.9haに係る土地売買契約を締結した。7年1月に元小川派代表の実弟が総理大臣及び運輸大臣に対し、これまでの空港づくりについて反省を求める旨の書簡を発出し、両氏は、当該書簡に対して遺憾の意を表する運輸大臣の返書を受けて反対運動の終結を表明していた。さらに、元小川派代表と国とは、7年7月に、裁判問題の決着や今後、これからの空港建設の進め方について話し合うこと等を内容とした合意書に調印した。その後、両氏とは空港の必要性や今後の生活再建について話し合いを重ね、その結果、空港建設について理解が得られ、移転の決断を頂いたものである。

この両氏の決断は、円卓会議の結論を踏まえてこれまで進めてきた地権者との話し合いの一つの成果のあらわれである。運輸省としては今後とも、地権者との誠心誠意の話し合いを進めるとともに地域との共生策の速やかな具体化を図り、地域と共生できる成田空港の整備に積極的に取り組んでいくこととしている。

⑥ H9 白書

「今後の成田空港と地域との共生、空港整備、地域整備に関する基本的考え方」を発表（8.12.11）
（財）成田空港周辺地域共生財団設立、きめ細かな環境対策事業の実施（9.10.1）

平成8年8月、運輸省は成田空港地域共生委員会（運輸省及び新東京国際空港公団が実施する共生策を点検する第三者機関）から、今後の共生施策と空港整備、地域整備について、その全体像と具体的手順を明示するよう要請を受けた。これを受けて、運輸省は、8年12月、千葉県及び空港周辺市町村と相談した上で、その「基本的考え方」すなわち、共生策を組み込んだ新しい空港づくりを2000年度を目標に話し合いを進めることを地域に提案した。

この「基本的考え方」においては、「成田の実情にあった施策を実施するための新しい仕組み（例えば財団法人のようなもの）」を創設することを提案した。これを受け、千葉県及び関係市町の理解と協力を得て、公団と自治体の共同事業を行うものとして（財）成田空港周辺地域共生財団が9年7月東京航空局長及び千葉県知事より設立の許可を受け発足、同年10月から、これまで空港公団が実施している環境対策の枠を超えたきめ細かな環境対策事業を開始したところである。

⑦ H10 白書

成田空港整備の全体像と手順を示した「地域と共生する空港づくり大綱」を発表（10. 7. 15）

成田空港問題については、シンポジウム・円卓会議の結果、それまでの対立構造が解消され、その後、空港と地域との共生に向けたさまざまな努力が行われてきたところであるが、10年5月には、円卓会議で残された課題であった「地球的課題の実験村」構想具体化検討委員会が終結し、隅谷調査団から「成田空港問題は社会的に解決され、今後関係者が進んでいく道筋が理念的にも示されることとなった」との所見が発表された。これらの状況を踏まえ、平成10年7月15日、運輸省及び空港公団は、成田空港の整備の全体像と手順を示すため、「地域と共生する空港づくり大綱」を発表した。

この共生大綱は、地域と共生する空港の実現に向けて、共生策、空港づくり、地域づくりを三位一体のものとして進めていくことを基本理念としている。

今後、この共生大綱を、国・公団だけでなく地域も含めた共通の具体的指針とし、これに沿って、平行滑走路を2000年度に完成することを目標として今後とも最大限の努力を重ねていきたいと考えている。

⑧ H11 白書

新東京国際空港の平行滑走路の整備について（11.5.21）

成田空港の平行滑走路の早期完成は、地域社会からも強く要望されているとともに、一刻の猶予も許さない国民的な緊急課題であり、国際社会に対する我が国の責務でもあることから、運輸省としてその整備に関する新しい方針を5月21日に発表した。

具体的には、引き続き現行計画に基づく2,500mの平行滑走路の早期着工・供用を目指して、残る地権者との話し合いの努力を続けつつ、それが当面困難な場合を想定して、2002年初夏のワールドカップ開催に間に合うよう、暫定的措置として空港公団の取得済用地等を活用して、延長約2,200mの平行滑走路を供用することとした。

これを受け、9月3日には暫定平行滑走路の整備のための航空法の手続きが開始されたところである。

⑨ H12 白書

新東京国際空港暫定平行滑走路の着工（11. 12. 3）

増大する首都圏の国際航空需要に対応するためには、新東京国際空港の平行滑走路等の早期完成が、国民的な緊急課題であるとともに、国際社会に対する我が国の責務でもある。このため運

輸省は、平成 11 年 5 月に、本来の 2,500m の平行滑走路の早期完成を目指しつつ、暫定的措置として既に取得済の用地を活用して 14 年初夏のワールドカップ開催に間に合うよう延長約 2,200m の平行滑走路を建設・供用するという新たな方針を発表した。そして、地域の理解を頂き、航空法の手続を経て、11 年 12 月 3 日に工事に着手した。現在工事は順調に進捗しており、13 年 11 月に工事を完成させ、14 年 5 月までには供用を開始する予定である。

⑩ H13 白書

本来の 2,500m の平行滑走路の早期完成を目指して、引き続き地権者との話し合いの努力を続けつつ、暫定的措置として平成 14 年初夏のサッカーワールドカップ開催に間に合うように 2,180m の滑走路整備を進めている。

暫定平行滑走路は、すでに 13 年 10 月末に工事が完成し、予定より 1 ヶ月早く、14 年 4 月には供用を開始する予定である。

この結果、空港の処理能力が発着回数 13.5 万回から 20 万回へと大幅に増大し、諸外国からの新規乗り入れや増便が可能となるなど、当面の国際航空旅客・貨物の需要に対応できることとなる。しかしながら成田空港における需要は引き続き増大傾向にあり、暫定平行滑走路のままだでは 19 年(2007 年)頃には需要への対応が限界となることが予想されるため、(注)一刻も早い本来の 2,500m の完成と地元との協議を踏まえ発着回数の増加を目指し、全力で取り組んでいく必要がある。

⑪ H17 白書

成田国際空港(平成 16 年 3 月まで新東京国際空港)は、昭和 53 年の開港以来日本の表玄関として重要な役割を果たしてきたが、現時点でその処理能力がほぼ限界に達しており、強い増便・新規乗入要請に対応できない状況となっている。現在の暫定平行滑走路(2,180m)では使用機材の制限等があることから、更に増大する国際航空需要に対応するため、同滑走路の 2,500m 化は喫緊の課題である。

このような中、平成 17 年 7 月に成田国際空港株式会社から用地取得の見通しが立たないとの報告を受け、地元自治体からのおおむねの理解を得て、同年 8 月、国は未買収地を避け北側に平行滑走路を延長することを同社に指示した。国と成田国際空港株式会社は、地元との協議を進め、北伸による平行滑走路の 2,500m 化の早期実現、発着回数の更なる増加に取り組んでいる。

一方、平成 16 年 4 月に新東京国際空港公団から全額国出資の特殊会社に移行した成田国際空港株式会社については、国際競争力のある自立的な経営主体の確立及び空港経営の一層の効率化を図ることにより、利用者の負担軽減や利便性向上の実現に取り組んでおり、17 年 10 月より航空機の騒音性能に応じた着陸料が新たに設定され、全体として平均約 20%引き下げられた。

⑫ H19 白書

成田国際空港(株)については、閣議決定において完全民営化の方向性が示されているが、完全民営化に当たっては、我が国の国際拠点空港のあり方や、これを踏まえた適正な運営の確保のための方策のあり方について検討する必要があるとあり、航空局長の私的懇談会を開催し、19 年 3 月に報告がとりまとめられた。報告では、完全民営化に当たって、経営の自主性を確保し、創意工夫を発揮出来るようにする必要がある一方で、国際拠点空港の公共的な役割や事業特性(独占、代替不可能性)にかんがみ、すべてを自由に委ねることは、①国の政策を踏まえた空港機能の拡充、②適正な料金水準の確保、③適正な資本構成の確保、④環境対策・地域共生策の適切な実施、といった面からの課題があるとされた。

本報告の内容は、19 年 6 月の交通政策審議会航空分科会の答申に反映され、これを踏まえ、国際拠点空港の適正な運営を確保するための制度の検討を進めている。

⑬ H20 白書

成田国際空港株式会社については、完全民営化の推進が閣議決定され（19 年 6 月）、そのために必要な措置について、20 年 8 月より、内閣官房長官及び国土交通大臣の下に「空港インフラへの規制のあり方に関する研究会」を開催し、我が国の開かれた投資環境の整備、安全保障等の幅広い観点から検討を行ってきた。

この結果、①首都圏における国際航空機能の拡充等の国の重要な航空政策を適切に遂行するため、当面、国が一部株式を保有し完全民営化は段階的に実施すべきこと、②特定の者の利害が空港の運営方針に過度に影響を与え、公正かつ平等な運営や他空港との公正な競争を妨げることをしないよう、内外無差別の大口株式保有規制を導入すべきこと等の方向性が示され、今後、本内容を踏まえて所要の法改正を行うこととしている。

⑭ H21 白書

18 年 9 月、地元自治体等の理解を得た上で、北伸による平行滑走路の 2,500m 化工事を着工し、21 年 10 月にその供用を開始した。

⑮ H22 白書

成田国際空港は、21 年 10 月に北側への延伸により 2,500m 平行滑走路が供用開始し、22 年 3 月には発着枠が 20 万回から 22 万回に拡大した。また、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応するために更なる発着枠の拡大が強く求められている中、22 年 10 月には発着枠の 30 万回への拡大に関する地元合意が実現した。これを踏まえ、今後は、管制方式の高度化や施設の拡充整備等により着実に発着枠を拡大し、オープンスカイを進め、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

⑯ H24 白書

成田国際空港については、25 年 3 月に B 滑走路西側誘導路及び横堀地区エプロンが供用され、年間発着枠が 24 年度末に 27 万回まで拡大し、オープンスカイを実現した。今後も、旺盛な首都圏の国際航空需要に対応する国際線のメイン空港として、地元合意を踏まえ、高度な管制システムを導入し、同時平行離着陸方式の効率的な運用を図り、26 年度中に 30 万回まで拡大するとともに、オープンスカイの推進等による国際ネットワークの充実、専用ターミナル整備による LCC 注 1 やビジネスジェット受入れ体制の整備、国内フィーダー路線の拡充による内陸乗継機能の強化等により、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

⑰ H25 白書

成田国際空港においては、26 年度中の年間 30 万回の発着容量の実現に向け、現行の 2 本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、我が国では初、世界的にも例の少ない同時平行離陸方式を 23 年 10 月より導入しており、今後は運用方式の慣熟を着実に進めていく。

⑱ H26、27 白書

成田国際空港については、LCC ターミナルの整備等により、27 年 3 月に年間発着枠 30 万回化を実現した。今後とも、LCC を含む国際・国内の航空ネットワークの充実を図り、アジアのハブ空港としての地位を確立していく。

c. 首都圏空港

① H10 白書

東京国際空港の沖合展開事業が完成しても、国内航空需要の増加から 21 世紀初頭には再びその能力が限界に達することが予測される。このため、首都圏において将来の航空需要の増大に対処するため、空港能力の一層の拡充を図っていく必要がある。

そこで、3 年度から調査を進めてきた結果、東京国際空港の再拡張は航空機騒音問題等から極めて困難であり、また、既存の飛行場の活用及び内陸における新規の空港設置については、ともに航空機騒音問題等から拠点空港としての利用が期待できないと判断されることから、8 年度より海上を中心とした新たな拠点空港の立地に関する調査を行っている。

なお、8 年 3 月より「首都圏の空港に関する意見交換会」を設け、首都圏の空港及び航空問題全般について、関係地方公共団体との間で情報交換、意見交換等を行っている。

② H13 白書

首都圏第 3 空港の候補地については、検討の過程において類似地点の提案の集約等を行い、8 つの候補地に絞り込まれたところであるが、首都圏における将来の国内・国際航空需要を考慮すると、羽田空港の再拡張後もいずれ首都圏の空港容量が不足する可能性も考えられることから、長期的な視点に立って、引き続き検討を行うこととしている。

③ H20 白書

「経済財政改革の基本方針 2008」（平成 20 年 6 月 29 日）に盛り込まれた「首都圏空港の国際航空機能拡充プラン」に基づき、成田と羽田の一体的活用により、国際航空機能の最大化を実現するため、22 年に羽田は昼間約 3 万回、深夜早朝約 3 万回の合計約 6 万回、成田は約 2 万回の合計約 8 万回の国際定期便を実現し、首都圏空港の国際線発着回数を現在の約 18 万回から約 26 万回に 44%増加させることとしている。

このうち、羽田の昼間は、羽田にふさわしい近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海等の都市、さらに、北京、台北、香港まで就航していくこととしている。また、羽田の深夜早朝は、欧米をはじめとした世界の主要都市への就航を実現することとしている。これにより、成田からの全世界ネットワークに加え、羽田からも昼間は香港まで、深夜早朝は欧米や東南アジア等の主要都市へ行けるようになり、首都圏からの需要の多い世界の主要都市へ成田と羽田からのダブル・ネットワークが形成されるとともに、成田・羽田の一体的運用により、首都圏空港の 24 時間化が実現されることとなる。

今後は、上記の考え方に基づき、首都圏空港を一体的に活用して国際航空機能の最大化が実現できるよう、精力的に航空交渉に取り組むこととしている。

④ H21 白書

平成 22 年に、羽田は昼間約 3 万回、深夜早朝約 3 万回の合計約 6 万回、成田は約 2 万回の合計約 8 万回の国際定期便を実現し、首都圏空港の国際線発着回数を大幅に増加させることとしている。

今後も、首都圏空港の国際航空機能の最大化を実現するため、羽田空港の 24 時間国際拠点空港化、成田空港のさらなる容量拡大に取り組みつつ、両空港の一体的活用を推進していくこととしている。

⑤ H22 白書

平成 22 年に、成田は約 2 万回、羽田は昼間約 3 万回と深夜早朝約 3 万回の計約 6 万回、合計

約 8 万回の国際定期便が実現し、首都圏空港の国際線発着回数は大幅に増加した。

成田においては、同年 3 月以降、マカオ、アブダビ、ドバイ、カタール及びカルガリーに新規路線が開設され、この他にも世界の主要都市との間で増便が実現した。

羽田においては、同年 10 月より、昼間時間帯においては、近距離アジア・ビジネス路線として、ソウル、上海、北京、台北、香港に国際定期便が就航し、深夜早朝時間帯においては、バンコク、クアラルンプール等アジアの主要都市や、ロサンゼルス、サンフランシスコ、パリ等欧米の主要都市に国際定期便が就航している。また、深夜早朝時間帯及びリレー時間帯においては、貨物便の就航も可能となった。

⑥ H23 白書

首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を図るため、東京国際空港（羽田）においては、平成 22 年 10 月より 4 本の井桁配置の滑走路を使用し、他の滑走路に離発着する航空機の間隙を縫って航空機の離発着を行うといった、これまでと全く異なる運用方式を導入しており、今後は年間 44.7 万回の発着容量の実現に向け、新たな運用方式の慣熟を着実に進めていく。

成田国際空港においても、年間 30 万回の発着容量の実現に向け、現行の 2 本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、我が国では初、世界的にも例の少ない同時平行離陸方式を 23 年 10 月より導入しており、今後は新たな運用方式の慣熟を着実に進めていく。

⑦ H24 白書

首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を図るため、東京国際空港（羽田）においては、平成 22 年 10 月より 4 本の井桁配置の滑走路を使用し、他の滑走路に離発着する航空機の間隙を縫って航空機の離発着を行う、これまでと全く異なる運用方式を導入しており、今後は年間 44.7 万回の発着容量の実現に向け、運用方式の慣熟を着実に進めていく。

成田国際空港においても、年間 30 万回の発着容量の実現に向け、現行の 2 本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、我が国では初、世界的にも例の少ない同時平行離陸方式を 23 年 10 月より導入しており、今後は運用方式の慣熟を着実に進めていく。

⑧ H25 白書

首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を図るため、東京国際空港（羽田）においては、平成 22 年 10 月に導入した 4 本の井桁配置滑走路を使用した運用方式の慣熟を着実に進めた結果、26 年 3 月に年間 44.7 万回の発着容量を達成した。今後は更なる機能強化に向けて具体的な方策の検討を進める。

成田国際空港においては、26 年度中の年間 30 万回の発着容量の実現に向け、現行の 2 本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、我が国では初、世界的にも例の少ない同時平行離陸方式を 23 年 10 月より導入しており、今後は運用方式の慣熟を着実に進めていく。

⑨ H26 白書

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、我が国の成長のけん引車となる首都圏空港の機能強化を図っており、平成 27 年 3 月に羽田・成田両空港の年間合計発着枠 75 万回化を達成した。

また、75 万回化達成以降においても、首都圏の国際競争力の強化、地方への世界の成長力の波及、訪日外国人旅行者 2,000 万人の政府目標の実現や 2020 年オリンピック・パラリンピック東京大会への万全な対応のため、首都圏空港の更なる機能強化に向けた取組みを進めている。

具体的には、学者・専門家で構成される委員会において首都圏空港の機能強化方策に関する技術的な検討を行い、26 年 7 月に羽田空港における滑走路運用・飛行経路の見直しや成田空港における管制機能の高度化等により、2020 年までに最大で 7.9 万回の増枠が可能であること等を中間的に取りまとめた。続けて、機能強化方策の具体化に向け、同年 8 月に関係自治体や航空会社等の関係者が参画した協議会を設置し、関係者との協議を開始した。引き続き、精力的に関係者と協議を進めていく。

首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を進め、東京国際空港（羽田）においては、平成 26 年 3 月に年間 44.7 万回の発着容量を達成した。成田国際空港においては、現行の 2 本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、我が国では初、世界的にも例の少ない同時平行離陸方式を 23 年 10 月より導入し、運用方式の慣熟を着実に進めつつ、より高い精度での航空機の監視が可能となる装置の導入により、27 年 3 月に年間 30 万回の発着容量を達成した。

今後は、首都圏空港の更なる機能強化に向けて具体的な検討を進める。

⑩ H27 白書

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、首都圏空港の機能強化を図り、平成 27 年 3 月に羽田・成田両空港の年間合計発着枠 75 万回化を達成した。

また、75 万回化達成以降においても、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、さらにはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、増加する訪日外国人旅行者の受け入れ、地方創生の観点から、首都圏空港の機能強化に向けて、32 年までに羽田・成田両空港の空港処理能力を拡大することに取り組んでいる。

具体的には、羽田空港における飛行経路の見直し等による機能強化方策の具体化に向けて、同年 8 月に関係自治体や航空会社等の関係者が参画した協議会を設置し、協議を進めているところである。

特に、羽田空港については、住民の幅広い理解を得るため、説明会の開催等を行った。今後は、頂いたご意見等も踏まえて、28 年夏までに環境影響等に配慮した方策を策定する予定である。

また、32 年以降については、成田空港における抜本的な容量拡大などの機能強化方策の具体化に向けて、関係自治体と検討を行っている。

首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を進め、東京国際空港（羽田）においては、平成 26 年 3 月に年間 44.7 万回の発着容量を達成した。成田国際空港においては、現行の 2 本の滑走路を前提としつつ、騒音影響区域を広げずに発着能力を拡大するため、我が国では初、世界的にも例の少ない同時平行離陸方式を 23 年 10 月より導入し、運用方式の慣熟を着実に進めつつ、より高い精度での航空機の監視が可能となる装置の導入により、27 年 3 月に年間 30 万回の発着容量を達成した。

今後は、首都圏空港の更なる機能強化に向けて具体的な検討を進める。

⑪ H28 白書

我が国のビジネス・観光両面における国際競争力を強化するため、首都圏空港の機能強化を図り、平成 27 年 3 月に羽田・成田両空港の年間合計発着枠 75 万回化を達成した。

羽田空港については、国際線旅客ターミナルビルの拡張等により、26 年 3 月より国際線の発着枠を 3 万回増枠し、年間発着枠 45 万回化を実現した。一方、成田空港については、LCC ターミナルの整備等により、27 年 3 月に年間発着枠 30 万回化を実現した。

また、75 万回化達成以降においても、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催、更にはその先を見据え、首都圏の国際競争力の強化、「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げた訪日外国人旅行者数を 2020 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人等の目標の達成、地方創生等の観点から、両空港の機能強化は必要不可欠であり、羽田空港の飛行経路の見直し等により、32 年までに羽田・成田両空港の年間合計発着枠を約 8 万回拡大することに取り組んでいる。

28 年 7 月には、羽田空港の機能強化に必要となる施設整備に係る工事費、環境対策費を国が予算措置することについて、関係自治体から理解を得た。今後は、羽田空港の飛行経路の見直しに必要となる施設整備、環境対策等を着実に進めるとともに、定期的に説明会を開催するなど、引き続き丁寧な情報提供を行う。

また、32 年以降については、成田空港の第 3 滑走路の整備等の更なる機能強化策について、地域住民に説明することが 28 年 9 月の地元自治体との協議会において了承されたことを受け、地域への説明を開始した。

⑫ H29 白書

「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を 2020 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人等の目標の達成、首都圏の国際競争力の強化、地方創生、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催等の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化は必要不可欠であり、両空港を合わせて、ロンドン、ニューヨークに匹敵する世界最高水準の年間約 100 万回の発着容量とするための取組を進めているところである。

具体的には、羽田空港について、飛行経路の見直し等により、平成 32 年までに発着容量を約 4 万回拡大することに取り組んでいる。現在、必要な施設整備や騒音・落下物対策等を着実に進めるとともに、29 年 11 月から 30 年 2 月にかけて、4 巡目となる住民説明会を開催したところであり、引き続き、丁寧な情報提供を行い、住民の方々に理解を頂けるよう努めていくこととしている。また、拡大される発着容量は、訪日外国人旅行者数の目標達成を戦略的に進めるために重要な路線や国際競争力の強化に資する日本発の直行需要が高い路線への活用を主眼とし、路線の選定作業に着手することとしている。

成田空港については、32 年までの高速離脱誘導路の整備等による発着容量約 4 万回拡大に加え、32 年以降を見据え、第 3 滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化について、30 年 3 月に国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会において合意を得たところであり、この合意事項に基づき、騒音・落下物対策や成田財特法による周辺地域の施設整備の促進を行いつつ、更なる機能強化を進め、年間発着枠を 50 万回に拡大することとしている。

⑬ RI 白書

「明日の日本を支える観光ビジョン」における訪日外国人旅行者数を 2020 年に 4,000 万人、2030 年に 6,000 万人等の目標の達成、首都圏の国際競争力の強化、地方創生、2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の円滑な開催等の観点から、首都圏空港（東京国際空港（羽田空港）、成田国際空港（成田空港））の機能強化は必要不可欠であり、両空港を合わせて、ロン

ドン、ニューヨークに匹敵する世界最高水準の年間約 100 万回の発着容量とするための取組みを進めているところである。

具体的には、羽田空港について、飛行経路の見直し等により、令和 2 年までに発着容量を約 4 万回拡大することに取り組んでいる。現在、必要な施設整備や騒音・落下物対策等を着実に進めるとともに、平成 30 年 12 月から 31 年 2 月にかけて、5 巡目となる住民説明会を開催したところであり、引き続き、丁寧な情報提供を行い、住民の方々に理解を頂けるよう努めていくこととしている。また、拡大される発着容量について、路線の選定作業に着手した。

成田空港については、令和 2 年までの高速離脱誘導路の整備等による発着容量約 4 万回拡大に加え、2 年以降を見据え、第 3 滑走路の整備、夜間飛行制限の緩和等の更なる機能強化について、国、千葉県、周辺市町、空港会社からなる四者協議会の合意事項の着実な実施を図り、また、騒音・落下物対策や成田財特法による周辺地域の施設整備の促進を行い、更なる機能強化を進め、年間発着枠を 50 万回に拡大することとしている。

（２）関西国際空港

① HI 白書

○関西国際空港の整備

（ア）空港建設の進捗状況

現在の大阪国際空港は、我が国の国際及び国内航空ネットワークの二大拠点の一つを形成しているにもかかわらず、環境対策上の配慮から離着陸回数の制限など多くの制約を受けているため、我が国の航空輸送の発展の上で大きなボトルネックとなっている。このような状況に適切に対応するため、関西国際空港の早期開港が望まれている。

59 年 10 月に設立された関西国際空港株式会社は、62 年 1 月、空港建設工事に着手し、空港島及び空港連絡橋の工事を行っている。空港島については、平成元年 6 月、護岸が開口部を除き完成し、現在埋立工事を進めている。

また、旅客ターミナルビル等の空港諸施設については基本設計等の作業を進めている。

（イ）空港計画の概要

関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖の海上（陸岸からの距離約 5 km の沖合）に設置される我が国初の本格的な 24 時間運用可能な国際空港であり、将来の全体構想を踏まえて段階的に整備を図ることとし、第 1 期計画の建設を進めている。

（ウ）関西国際空港関連施設の整備

関西国際空港の立地に伴い必要となる道路、鉄道等の関連施設の整備については、60 年 12 月の関西国際空港関係閣僚会議において決定された関西国際空港関連施設整備大綱に基づき、関係省庁、関係地方公共団体等と十分連絡・調整を図り、空港建設の進捗状況に対応して計画的に進めることとしている。

空港連絡鉄道（仮称）については、JR 阪和線日根野駅から空港までの間は関西国際空港(株)が、南海本線泉佐野駅から空港対岸までの間は南海電鉄(株)がそれぞれ建設を行い、日根野駅から空港までの間は西日本旅客鉄道(株)が、泉佐野駅から空港までの間は南海電鉄(株)がそれぞれ運営を行うこととなっている。関西国際空港(株)は、現在、大阪府土地開発公社に委託して必要な用地買収作業を進めている。

（エ）今後の進め方

平成２年度以降、埋立工事が完了した地区から順次ターミナルビル等の空港諸施設の整備を進める。また、63年度から、全体構想について検討するための基礎調査を実施している。

関西国際空港の建設及び運営に際しては、民間活力を導入した特殊法人たる株式会社として創意工夫を凝らすとともに、環境保全に十分留意し、地元の理解と協力を得つつ進めていくこととしている。

(オ) 大阪国際空港の存廃問題

関西国際空港の建設が進捗する中、重要な課題となっている大阪国際空港の存廃問題については、大阪国際空港騒音調停申請事件に係る55年の調停条項に基づき、58年度より調査を実施しており、当該調査結果を地元地方公共団体、調停団等に開示し、意見を聴取した上で結論を出すこととしている。

② H3 白書

○旅客ターミナルビル着工、開港に向けて着々と進む工事

(1) 空港計画の概要

関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖約5kmの海上に建設中の我が国初の本格的な24時間運用可能な空港である。同空港は、将来の全体構想を踏まえ、段階的に整備を図ることとし、現在、第1期計画の建設を進めている。当初4年度末の開港を予定していたが、当初予測を上回る地盤沈下への対応等を踏まえ、6年夏頃の開港を目標に鋭意整備を進めている。

(2) 空港建設の進捗状況

昭和59年10月に設立された関西国際空港株式会社は、62年1月、空港建設工事に着手し、現在では空港島の埋立はほぼ完了し、連絡橋の橋脚、橋桁も設置済みである。空港諸施設については、埋立工事が完了した地区から順次建設を進めていくこととしており、すでに庁舎・管制塔、旅客ターミナルビル等について建設に着手しているところである。

(3) 関西国際空港関連施設の整備

関西国際空港の立地に伴い必要となる道路、鉄道等の関連施設の整備については、60年12月の関西国際空港関係閣僚会議において決定された関西国際空港関連施設整備大綱に基づき、空港建設の進捗状況に対応して計画的に進めている。

(4) 全体構想

関西国際空港の全体構想については、平成2年8月の航空審議会における第6次空港整備5箇年計画の策定に向けての中間とりまとめにおいて、「段階的に整備を図ることとし、まず、新たな滑走路1本の建設及びそれに関連する施設整備を第2期計画として、第1期計画の滑走路処理能力の限界に達するまでの間に整備を進めることとし、事業の健全な経営を図るための措置や、事業の円滑な実施を図るための措置が確立される見通しが立つことを前提として、その事業着手に移行する。」とされたところであり、この中間とりまとめの趣旨に沿って適切に対処することとしている。

なお、3年度予算において、全体構想に関する調査費として8,000万円（国2,000万円、関西国際空港(株)6,000万円）が認められたので、これにより所要の調査を進めていくこととしている。

③ H6 白書

関西国際空港の開港（6.9.4）

構想から四半世紀、工事に着手してから7年余りの歳月をかけ、平成6年9月4日に待望の関

西国際空港が開港を迎えた。わが国の国際空港としては、昭和 53 年新東京国際空港の開港以来 16 年ぶりであり、8 月 29 日には皇太子・皇太子妃両殿下の御臨席のもと開港記念式典が盛大に催された。

関西国際空港は、近畿圏の航空需要の増大に対処するとともに、大阪国際空港の環境問題の解決に寄与することを目的として、大阪湾南東部の泉州沖約 5 km の海上を埋め立てて建設された、わが国初の本格的 24 時間運用可能な国際空港である。特色としては、①24 時間運用可能であることから、旅客のニーズに応じた多様なダイヤを設定することが可能であり、さらに、夜間の輸送が多い貨物便の増加が見込まれ物流の効率化が図られる等様々な効果が期待されること、②開港時から多様なアクセスが整備され、関西圏の主要都市から空港へのアクセスが非常に容易であること、③国際線のみならず国内線も多数乗り入れることから、日本各地から関西国際空港を経由することにより容易に海外に行くことができ、さらに、その乗り継ぎについても同一旅客ターミナルビル内の上下移動のみでできること等が挙げられ、関西国際空港は、利便性に優れた、わが国の新しい空の玄関として期待されている。

関西国際空港は、平成 6 年冬期ダイヤ（11 月）の段階で、海外 21 カ国 1 地域 47 都市（368 便／週）と国際線により結ばれており、今後、日本未乗り入れ国の乗り入れを含め、国際航空路線網の充実が見込まれている。また、関西国際空港には、国際線だけでなく、国内線も平成 6 年 11 月現在で国内 25 空港（65 便／日）と結ばれており、日本の内外に大きくネットワークを広げている。

関西国際空港の開港により、日本全国・世界各国の人・物・情報がダイレクトかつリアルタイムに集まることとなり、関西地域の経済的・文化的復興に貢献することになることはもちろん、国際化、情報化の進むわが国全体の発展にとって、極めて大きな効果をもたらすものと期待されている。

④ H8 白書

○関西国際空港の 2 期事業の着工へ（7. 12. 18～）

平成 7 年 12 月 18 日、運輸大臣と大蔵大臣の間の事前閣僚折衝を踏まえ、8 年度予算において関西国際空港の 2 期事業の着工が決定された。

2 期事業は、総事業費が 1 兆 5,600 億円とされ、空港施設（上物）は従来通り関西国際空港株式会社が整備し、空港の用地造成（下物）は関西国際空港株式会社と関係地方公共団体が共同出資する会社がその整備を行う「上下主体分離方式」が導入されることとなった。事業内容は、現在の空港島の沖合に新たに約 530ha の空港島を埋め立て、2007 年に 2 本目の平行滑走路（4,000 m）を供用開始するとともに離着陸回数 18 万回対応の施設を整備し、2011 年には 23 万回対応の施設を整備することとなっている。

関西国際空港は、2 期事業の着工により将来にわたり本格的な国際ハブ空港として機能し、わが国の経済的、社会的発展に多大な貢献をするものと期待されている。

⑤ H10 白書

現在の滑走路 1 本のままでは 21 世紀初頭にはその処理能力の限界に達することが予測されている。このため、8 年度から平行滑走路等を整備する 2 期事業に着工した。2 期事業の内容は、現在の空港島の沖合に新たに空港島を埋め立て、4,000m の平行滑走路及び関連する諸施設等を整備するもので、総事業費は 1 兆 5,600 億円であり、1 期施設とあわせて年間離発着回数 23 万回に対応可能な施設が整備される。

2期事業の整備手法は、空港施設（上物）は1期と同様、関西国際空港株式会社が整備し、用地造成（下物）は関西国際空港株式会社と地方公共団体の共同出資による用地造成会社が整備する「上下主体分離方式」が導入されている。8年5月には「上下主体分離方式」を法的に位置付ける関西国際空港株式会社法の一部を改正する法律が公布、施行されるとともに、8年6月には、用地造成主体である関西国際空港用地造成株式会社が設立され、運輸大臣が2期事業の指定造成事業者として指定した。これにより、関西国際空港は2期事業を推進する体制が整い、本格的な国際ハブ空港をめざすこととなった。

8年度及び9年度は、空港計画調査や環境アセスメント等の実施設計調査を行った。現在は、19年の平行滑走路供用開始をめざして、これら実施設計調査の取りまとめ等を行うとともに、現地着工準備事業を行っているところである。

また、関西国際空港の飛行経路については、昭和56年に地元へ提示された計画案に基づく現行経路により運用されているが、現行経路では今後の増便が困難になっていることから、平成8年7月以来、運輸省は地元3府県（大阪府、兵庫県及び和歌山県）に対して飛行経路の現状と問題点について説明してきた。

その後、地元において一定の理解が得られた状況を踏まえて、9年6月に地元3府県に対し、新たな飛行経路案を含む「関西国際空港の飛行経路問題に係わる総合的な取り組みについて」を提示し、10年2月及び4月には2度の実機飛行調査を行うなど地元への説明を続けた結果、8月までに、地元3府県から飛行経路の変更はやむを得ないとする回答を得たところである。今後は環境監視体制等を強化しつつ、10年12月に予定されている新しい経路の運用に向けて準備を行う必要がある。

⑥ H11 白書

平成11年7月14日、8年度から進められてきた関西国際空港2期事業が現地着工となり、2期空港島の造成工事が開始された。当面は、軟弱地盤に水抜きのための砂杭を打込み、埋立土砂の重さで排水させる「サンドドレーン工法」による地盤改良工事及び護岸築造工事が行われる。関西国際空港は、大阪湾南東部の泉州沖に位置する我が国初の本格的な24時間運用可能な空港であり、6年9月の開港以来、我が国の航空ネットワークの一大拠点となっている。しかしながら、既存施設だけでは21世紀初頭に処理能力が限界に達すると予測されるため、2期事業の推進が第7次空港整備7箇年計画における最優先課題の一つとなっている。

2期事業は、1期空港島の沖合に新たに約540haの空港島を造成し、4,000mの平行滑走路等を整備するもので、総事業費は1兆5,600億円。これにより、平行滑走路が供用開始される19年には年間離着陸回数18万回、諸施設が拡充される23年には同23万回対応の処理能力を有する空港となり、拠点空港として一層重要な役割を担うことが期待されている。

⑦ H13 白書

○関西国際空港2期事業の推進

約2,410万人もの人口を抱え、域内総生産約97兆円の経済規模があり、外国ではスペインやカナダの経済規模を上回る関西圏においては、今後とも航空需要は伸びると考えられている。関西国際空港は、関西圏における国際交流のためになくてはならない諸外国との空の玄関口であり、1期施設の能力向上のための所要の整備が図られたとしても、近い将来、処理能力の限界に達すると予測される。また、国際空港として、大規模修繕及びメンテナンスを円滑に行い、24時間完全運用を行っていくためにも、2期事業における平行滑走路の整備は必要不可欠である。このた

め、19年(2007年)の平行滑走路供用開始を目指し、2期事業として、4,000mの平行滑走路と関連施設を整備している。

また、12年末の大蔵大臣・運輸大臣間の合意文書を受け、13年12月、財務大臣・国土交通大臣において事業費の削減、事業の段階的整備及び従来計画通りの出資・無利子貸付を行うことを内容とする事業スキーム見直しを講じることが確認された。さらに、同合意文書において、2期工事について、需要の動向を見極めつつ、着実に進めるものとし、14年度においては、19年(2007年)の平行滑走路供用を目標として引き続き工事を推進することについても確認された。

⑧ H14 白書

14年12月に行われた財務・国土交通大臣間の事前折衝において、関西国際空港株式会社の安定的な経営基盤を確立するため、経営改善を進め、有利子債務の確実な償還を期すとともに、当面の資金調達の円滑化を図ることとするため、関西国際空港株式会社の経営改善努力、地元自治体・民間と一体となった利用促進、2期事業の取扱い及び新たな補給金制度の創設と政府保証の拡充を内容とする合意がなされた。

⑨ H15 白書

関西国際空港株式会社においては、平成15年3月に「経営改善計画」を策定し、さらに同年10月には「経営改善計画アクションプラン」を発表する等、会社経営の抜本的な改善を進めているところである。

⑩ H17 白書

二期事業の施設整備については、平成16年12月の財務・国土交通両大臣間合意において、2本目の滑走路を供用するために必要不可欠なものに限定し、19年に「限定供用」を図ることとされたが、17年10月には2本目の滑走路の起工式が行われるなど、現在、整備を着実に推進している。これにより、関西国際空港は、我が国で唯一の「複数滑走路+24時間運用」という国際標準の国際拠点空港となり、アジアを中心とした海外からの玄関口として、航空需要の増大に適切に対応することが可能となる。

また、関西国際空港株式会社は、平成16年度決算において、開港以降初めて経常黒字を達成するなど、一層の経営改善を進めており、今後も安定的な経営基盤を一日も早く確立するよう努めるとともに、同空港が国際拠点空港としての機能を十全に発揮するよう、関係地方公共団体及び民間と一体となって、集客・利用促進・就航促進に向けた更なる努力を行うこととされている。

⑪ H19 白書

関西国際空港は、平成19年8月2日の2本目滑走路の供用により、我が国初の完全24時間運用可能な国際拠点空港となった。

これにより、深夜時間帯の貨物便就航促進や、空港処理能力の向上によるピーク時間帯の増便等が可能となる。今後は、地元による利用促進活動とも連携し、2本の滑走路をフル活用していくことが重要である。

⑫ H20 白書

20年度においては、2本の滑走路をフル活用し、更なる国際競争力の強化を図る観点から、物流施設の二期島への展開を実施するとともに、連絡橋道路通行料金の引き下げによるアクセス改善に取り組んでいる。

⑬ H21 白書

関西国際空港は、平成19年の2本目の滑走路の供用により、我が国初の完全24時間運用可

能な国際拠点空港となった。21 年 4 月には二期国際貨物地区の供用を開始するとともに、連絡橋道路の料金引き下げによるアクセスの改善が図られたところであり、引き続き国際競争力の強化に取り組んでいる。

⑭ H23 白書

現在、我が国初の本格的 LCC である Peach Aviation（ピーチアビエーション）（株）等の需要に対応すべく、LCC ターミナル及び駐機場等の整備が進められている。これらの取組みを通じて、引き続き、国際競争力の強化を図っていく。

⑮ H24、25 白書

関西国際空港と大阪国際空港については、関西国際空港の国際拠点空港としての再生及び強化、両空港の適切かつ有効な活用を通じた関西における航空輸送需要の拡大を図ることを目的として、平成 24 年 7 月 1 日に新関西国際空港株式会社の下で経営統合が行われた。

同社は、LCC をはじめとする旅客ネットワークの拡大や貨物ハブ化等、積極的な取組みを進めるとともに、これらの取組みにより、両空港の事業価値の増大を図り、できるだけ早期に公共施設等運営権の設定（コンセッション方式による PFI 事業）を行うことを目指している。

⑯ H26 白書

26 年 7 月 25 日に「PFI 法」に基づく実施方針を策定・公表し、同年 11 月 12 日には募集要項等を策定・配布開始したのに続き、同年 12 月 26 日には参加資格審査通過者を公表する等運営権者の公募・選定手続きを進めており、27 年度中のコンセッションによる運営委託を目指している。

⑰ H27 白書

今般、27 年 11 月 10 日に「オリックス、ヴァンシ・エアポート コンソーシアム」を優先交渉権者として選定し、27 年 12 月 15 日に同コンソーシアムが設立した SPC（関西エアポート株式会社）と実施契約を締結した。

⑱ H28 白書

訪日外国人旅行者の増加に対応して受入体制の強化を図るため、第 1 ターミナルにおいて、入国審査場を拡張し審査ブースの増設を実施するとともに、関西エアポート社により、29 年 1 月、新たな LCC 専用ターミナル（第 2 ターミナル（国際線））の供用が開始された。

⑲ H29 白書

運営権者である関西エアポート（株）は、29 年 1 月の供用開始に併せた LCC 専用の第 2 ターミナル（国際線）への「ウォークスルー型」免税店の導入や、第 2 ターミナル（国際線）に続き第 1 ターミナルへも「スマートセキュリティー」導入を進めるなど、民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んでいる。29 年の旅客数は過去最多を更新し、国際線旅客数は開港以来初の 2,000 万人超を達成した。

⑳ RI 白書

運営権者である関西エアポート（株）は、第 2 ターミナル（国際線）に続き第 1 ターミナルへも「スマートセキュリティー」導入や、ビジネスジェット専用施設の整備など、民間の創意工夫を活かした機能強化に取り組んでいる。30 年の旅客数は過去最多を更新し、国際線の外国人旅客数は開港以来初の 1,500 万人超を達成した。

(3) 中部国際空港

① H10 白書

○中部国際空港の事業着手へ(9. 12. 24~)

平成9年12月24日の運輸大臣と大蔵大臣による大臣折衝を経て、10年度予算において第一種空港として中部国際空港の新規事業化が認められた。

中部国際空港は、増大する中部圏の航空需要が21世紀初頭に現在の名古屋空港の処理能力を上回ると予測されるため、名古屋の南概ね35kmの常滑沖海上に、長さ3,500mの滑走路1本を有する面積約470haの空港を17年の開港を目途に整備するもので、総事業費は7,680億円である。その事業方式については、民間の資金や経営能力を活用し、効率的な空港の建設・運営を行うため、一定の要件を有する株式会社を法律に基づき運輸大臣が事業主体として指定するとともに、国の出資、無利子貸付等により支援することとしており、10年7月、中部国際空港株式会社を事業主体として指定したところである。

内外の交流の重要性が高まるなか、中部国際空港は、国際国内航空ネットワークの新たな拠点として機能し、地域の経済・社会発展の礎として多大な貢献をするものと期待されている。

② H12 白書

○中部国際空港の現地着工(12. 8. 1)

平成12年8月1日早朝、17年3月の開港をめざし、中部国際空港の護岸築造工事が開始された。

同月19日には、愛知県常滑市内において、中部国際空港起工式が開催され、森田運輸大臣をはじめ、地元3県1市の首長や地元関係者らによる鍬入れが行われた。

③ H13 白書

現名古屋空港は、

(ア)12年度の離着陸回数が11万9,000回で、処理能力の限界に達しつつあること、

(イ)夜間に航空機が二重駐機するなど、施設の狭隘化が進んでいるが、空港拡張の余地がないこと、

(ウ)周辺地域への騒音の影響から運航時間に制約があること、

から、航空需要の増大に対応できない状況である。したがって、24時間運用可能である新たな国際空港の緊急な整備が必要となっている。

このため、名古屋の南おおむね35kmの常滑沖海上に、長さ3,500mの滑走路を有する中部国際空港を整備することとし、17年(2005年)3月の開港を目指して建設工事等を進めている。

事業実施に当たって、民間の資金や経営能力を活用し、効率的な空港の建設・運営を行うことを目指し、事業主体として、運輸大臣(当時)が中部国際空港株式会社を申請に基づき指定している。

建設工事は着実に進められており、13年3月には護岸が概成して空港島の輪郭が浮かび上がってきた。13年度後半には旅客ターミナルビル等の工事に着手し、14年度には空港島ほぼ全体の埋立を完成させる計画である。

④ H15 白書

平成15年9月に国の直轄工事である管制塔が竣工する等、建設工事は着実に進められており、16年度においては、空港諸施設の着実な整備や供用後の円滑な運用の確保等、17年(2005年)2月の開港を目指して万全な準備を進めていくこととしている。

新空港については、効率的な空港の建設・運営を行うことを目指し、申請に基づき運輸大臣(当時)に指定された中部国際空港株式会社が設置・管理者となっているが、開港までに要する同会社の総事業費については、当初予定の 7,680 億円から 1,000 億円程度が縮減できる見込みであり、今後もさらに 200 億円程度の事業費の圧縮を目標としている。

⑤ H16 白書

平成 17 年 2 月 17 日、成田国際空港、関西国際空港と並ぶ国際拠点空港として愛知県常滑市沖に中部国際空港が開港した。開港時(2004 年冬季ダイヤ)において、旅客便については、国際線は世界 26 都市に週 260 便、国内線は 24 都市に 1 日 95 便が、貨物便については週 26 便が就航しており、今後も航空路線網の充実が見込まれている。

⑥ H17 白書

平成 17 年 2 月 17 日に国際拠点空港として開港した中部国際空港は、中部圏の経済力を背景とした航空需要に応えるべく整備され、旅客・貨物共に国際線を中心に利用状況は好調である。

⑦ H19、20 白書

中部国際空港では、旅客エプロンの拡充整備、着陸援助施設の性能向上などを通じ利用者利便の向上を図り、更なる需要拡大に取り組んでいる。

⑧ H21、22 白書

中部国際空港では、国際ビジネスジェット格納庫の整備などを通じ利用者利便の向上を図り、更なる需要拡大に取り組んでいる。

⑨ H23 白書

中部国際空港は、17 年の供用開始以後、民間主導の効率的な空港運営の利点や内・際乗継の便利さを活かし、低コストで利便性の高いサービスの実現に向け取り組むとともに、将来の完全 24 時間化を見据え、地元関係者を中心に、一層の利用拡大に取り組んでいる。

⑩ H28 白書

中部国際空港においては、LCC 等の新規就航などに対応するために整備していたエプロンを 29 年 3 月に供用開始した。また、LCC の拠点化を推進するため、LCC ターミナルの整備(31 年度供用開始予定)に着手した。

⑪ H29、R1 白書

中部国際空港においては、LCC の新規就航等に対応するため LCC 専用ターミナルの整備(31 年度上期供用開始予定)を進めたとともに、空港会社事業として同ターミナルに隣接した商業施設を 30 年 10 月 12 日に開業した。

(4) 一般空港の整備

① H1 白書

○整備の現状

航空輸送は昭和 40 年代以降急激な伸びを示し、今や国民の足として定着してきており、今後とも、高速輸送の主要な担い手として着実に伸びていくものと考えられる。このため、空港整備については昭和 42 年度の第 1 次から現在の第 5 次に至る空港整備五箇年計画に基づき着実に実施してきており、昭和 42 年においては空港数 52、うちジェット化空港は全空港の 12%に当たる 6 空港、2,500m 以上の滑走路を有する大型ジェット機の就航可能な空港は全空港の 4%に当たる 2 空港であったものが、現在空港数 81、うちジェット化空港は 56%に当たる 45 空港、大

型ジェット機の就航可能な空港は 22%に当たる 18 空港となっている。その結果、輸送構造を見ると国内航空の 166 の航空路線のうち 65%に当たる 107 路線がジェット化され、ジェット機就航路線の旅客数は全旅客数の 93%に当たる 4,931 万人を占めるまでに至っており（平成元年 4 月現在）、また、航空輸送需要は東京・大阪両基幹空港への二極集中構造となっている。

また、平成元年末においては昭和 58 年度から大型ジェット機の就航可能な空港として整備を進めてきた新高松空港が供用を開始する予定である。

○将来の展望

平成元年度には新規事業として新潟空港及び岡山空港の滑走路の延長事業、並びにコミューター空港として四万十空港及び天草空港の 2 空港の新設事業に着手するなど、コミューター空港の 4 空港も含めて 27 空港において滑走路の新設・延長事業を進めているが、これらが完成すると空港の数は現在の 81 から 90（関西国際空港を含む）に、ジェット化空港の数は 45 から 54 に増加することとなる。

また、昭和 60 年度以降国内航空旅客輸送の伸びは対前年度比 6～8%と順調に推移しており、我が国の経済社会における時間価値の上昇等により今後とも国内航空旅客輸送は増大することが予想され、将来の航空需要に対応していくためには一般空港のジェット化・大型化を更に推進していく必要がある。さらに、航空サービスを享受し得ない地域や離島における空港の整備等をその需要動向、開発効果、路線運営の見通し、投資効率等を勘案しつつ、計画的に進めていく必要がある。

② H2 白書

○将来の展望

2 年度には新規事業として函館空港の滑走路延長、松本空港の滑走路新設及び新種子島空港の建設に着手するなど、コミューター空港の 4 空港も含めて 24 空港において滑走路の新設・延長事業を進めているが、これらが完成すると空港の数は現在の 81 から 91（関西国際空港を含む。）に、ジェット化空港の数は 47 から 57 に増加することとなる。

大阪国際空港の存続決定（2.12.3）

大阪国際空港の存廃問題については、昭和 55 年運輸省と関係住民を代表する調停団との間で成立した大阪国際空港騒音調停申請事件に係る調停条項に基づき、所要の手続きを進めてきた結果、平成 2 年 7 月末までに地元地方公共団体及び調停団から存続を要望する（又は容認する）旨の意見が提出された。

これら地元の意見等を踏まえ、8 月の航空審議会における第 6 次空港整備五箇年計画中間とりまとめにおいては、「大阪国際空港については、大阪圏における国内航空需要の増大、周辺環境対策の進捗等に鑑み、利用者の利便の確保と周辺地域との調和を図りつつ、同空港を存続することとする。」と明記された。この中間とりまとめの趣旨を受けて、運輸省としては、同空港について存続の基本的方向付けを行い、同空港の存続に係る合意文書を 11 月 22 日に調停団と、12 月 3 日に関係地方公共団体と交わしたところである。

これによって、20 年にわたった同空港の存廃問題に終止符が打たれ、同空港については、関西国際空港開港後も大阪圏における国内航空需要に対応する基幹空港として存続・活用されることが決定された。

③ H3 白書

○将来の展望

3年度には新規事業として旭川空港の滑走路新設及び新南大東空港の新設に着手するなど、コミューター空港の3空港も含めて23空港において滑走路の新設・延長事業を進めているが、これらが完成すると、空港の数は現在の83から91（関西国際空港を含む。）に、ジェット化空港の数は49から57に増加することとなる。

④ H4 白書

○新千歳空港新ターミナル地区供用開始（4.7.1）

平成4年7月1日、新千歳空港整備の第Ⅱ期計画である新ターミナル地区の整備が完了し、新たに供用を開始した。

この新ターミナル地区は、大きく分けてエプロン、旅客ターミナル地区、貨物ターミナル地区などからなる。特に、我が国初の半円形である旅客ターミナルビルには、プラザ、ホテルなどの各種サービス施設が利用者に親しみをもってもらえるよう工夫をこらして整備されている。また、供用開始にあわせて、ターミナルビル地下に新千歳空港駅が開業し、JRが直接乗り入れるとともに、国道からのインターが整備されるなど空港アクセスも一層便利なものとなった。

このように新ターミナル地区は、北海道における拠点空港としてふさわしいものに生まれ変わり、地域の発展に大いに貢献することが期待されている。

○将来の展望

4年度には新規事業として福井空港、利尻空港、新千歳空港（B滑走路）の滑走路新設や慶良間空港の新設に着手するなど、23空港において滑走路の新設・延長事業を進めるとともに、新たにゼネラルアビエーション空港として岡南飛行場の整備を行っている。これらが完成すると空港の数は現在の84から91に、ジェット化空港の数は49から59に、大型ジェット機の就航可能な空港は23から28に増加する。

⑤ H5 白書

○将来の展望

5年度には新規事業として中標津空港、新紋別空港、女満別空港、新北九州空港、北大東空港の滑走路新設・延長事業や大館能代空港の新設に着手するなど、コミューター空港の2空港も含めて23空港において滑走路の新設・延長事業を進めている。これらが完成すると空港の数は現在の86から92に、ジェット化空港の数は51から61に、大型ジェット機の就航可能な空港は25から31に増加する。

⑥ H6 白書

○将来の展望

6年度には新規事業として釧路空港、仙台空港、福島空港、高知空港の滑走路延長事業や静岡空港の新設に着手するなど、コミューター空港の天草空港も含めて25空港において滑走路の新設・延長事業を進めている。これらが完成すると空港の数は現在の89から94に、ジェット化空港の数は53から62に、大型ジェット機の就航可能な空港は27から34に増加する。

⑦ H7 白書

○将来の展望

7年度には新規事業として広島空港、山口宇部空港の滑走路延長事業の実施設設計調査費が計上されており、コミューター空港の天草空港も含めて26空港において滑走路の延長事業等を進めることとしている。これらが完成すると空港の数は現在の90から94に、ジェット機の就航可能な空港の数は53から61に、大型ジェット機の就航可能な空港の数は27から36に増加する。

この他に新設空港に関して、神戸空港の着工準備調査費が計上されている。

⑧ H8 白書

その他の空港の整備についても、昭和 42 年度を初年度とする第 1 次から第 6 次に至る空港整備五箇年計画に基づき着実に実施してきた。8 年度からは新たに第 7 次空港整備五箇年計画（8～12 年度）に基づき、新規着手事業として隠岐空港の滑走路延長のための実施設計調査に着手するなど、空港の新設、滑走路新設・延長事業に取り組んでいるところである。

8 年 11 月 1 日現在で、我が国全体の空港の数は 90、うちジェット機の就航が可能な空港（滑走路 2,000m 級以上）は 60%にあたる 54 空港、大型ジェット機（DC-10、B-747 等）の就航が可能な空港（滑走路 2,500m 級以上）は 31%にあたる 28 空港となっている。その結果、7 年度においては、国内航空 240 路線（大阪国際空港から関西国際空港への移行路線及び震災対応の臨時便による路線を含む）のうち 83%にあたる 198 路線でジェット機が就航し、ジェット機を利用した旅客数は国内航空総旅客数 7,810 万人の 97%にあたる 7,580 万人を占めるまでに至っている。

今後 21 世紀の初頭には、滑走路の新設・延長などにより、これらの空港においてさらに国際及び国内の航空ネットワークの充実が図られることになる。

⑨ H9 白書

○地方空港等の整備

地域拠点・地方空港等の整備については、8 年 12 月（その後、9 年 12 月改定）に閣議決定された第 7 次空港整備七箇年計画に基づき、滑走路新設・延長事業等に取り組んでいるところである。

9 年度に、大館能代空港、佐賀空港の整備が完了したことにより、10 年 8 月 1 日現在で公共飛行場の総数は 93 空港であり、うち、ジェット機が就航可能な空港は 57（ジェット化率 61%）、大型ジェット機が就航可能な空港は 28（大型化率 30%）となっている。

⑩ H10 白書

10 年度については、増大する航空輸送需要に対応し国際・国内ネットワークの形成及び強化を図るため滑走路延長等の継続事業を中心として地域拠点・地方空港等の整備を推し進めることとし、滑走路の新設・延長事業は、新規に着手する能登空港を含む 18 空港で実施するとともに、地方空港整備特別事業として、岡山空港の滑走路延長事業を行う。

⑪ H11 白書

10 年度に、函館空港の滑走路延長事業、旭川空港の大型化事業、利尻空港、与那国空港のジェット化事業が完了したことにより、11 年 8 月 1 日現在で公共飛行場の総数は 93 空港、ジェット機が就航可能な数は 59 空港（ジェット化率 63%）、大型ジェット機が就航可能な数は 29 空港（大型化率 31%）となっている。

11 年度については、引き続き地域拠点地方空港等の整備を推し進めることとし、滑走路の新設・延長事業は、新規に着手する奥尻空港新多良間空港を含む 17 空港で実施するとともに、地方空港整備特別事業として、花巻、岡山空港の滑走路延長事業を行う。

⑫ H12 白書

11 年度に、天草飛行場が供用開始、福島空港、女満別空港の大型化事業、紋別空港のジェット化事業が完了したことにより、12 年 8 月 1 日現在で公共飛行場総数は 94 空港、ジェット機が就航可能な数は 60 空港（ジェット化率 64%）、大型ジェット機が就航可能な数は 31 空港（大型

化率 33%) となっている。

12 年度については、滑走路延長等の継続事業を中心として、これに加えて既存空港については、就航機材の多様化に対応した施設改良といった高質化等の整備を推し進めることとしており、滑走路の新設・延長事業は、新規に着手する百里飛行場、八丈島空港を含む 16 空港で実施するとともに、地方空港整備特別事業として、花巻、岡山空港に加え、新規に青森空港の滑走路延長事業を行うこととしている。

⑬ H13 白書

13 年度の滑走路の新設・延長事業については、新規に滑走路延長に着手する美保飛行場、与那国空港を含む 15 空港で実施するとともに、地方空港整備特別事業として、青森空港、花巻空港、岡山空港の整備を行う。また、仙台空港アクセス鉄道の整備等、既存空港における利便性の向上及び安全性の確保のための高質化を図る。

⑭ H14 白書

平成 14 年度の滑走路の新設・延長事業については、15 空港で実施する(そのうち、大島空港については 10 月 31 日に供用開始)とともに、地方空港整備特別事業として、青森空港、花巻空港の整備を実施している。また、アクセス鉄道の整備、バリアフリー化等、既存空港における高質化等のための整備を実施している。

⑮ H15 白書

○コラム・事例 能登空港の開港を契機とした地域活性化の取組み (p32)

平成 15 年 7 月 7 日、石川県に能登空港が開港し、能登－東京間が約 1 時間で結ばれるようになりました。

能登空港は、県が設置管理する第三種空港で 2,000m の滑走路を有し、能登半島のほぼ中央部に位置します。近くには朝市や千枚田で有名な輪島や和倉温泉などがあり、地元では、住民の利便向上とともに首都圏からの観光入込み客の増加につながるものと大きな期待が寄せられています。

○一般空港等の整備

一般空港については、離島を除き新設を抑制するとともに、従来の量的拡大から、ハード・ソフトの組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移していくこととしている。このため、平成 15 年度の滑走路の新設・延長事業については、15 空港の整備を実施している。また、連絡鉄道の整備、バリアフリー化等、既存空港における高質化等のための整備を実施している。

さらに、滑走路新設・延長に係る新規事業については、透明性向上の観点から国が空港整備の指針を明示し、整備主体において需要・必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味、費用対効果分析の徹底等を行い、真に必要なものに限って事業化することとし、構想・計画段階における PI 手続を 15 年度より試行している。

⑯ H16 白書

平成 16 年度は 12 空港の滑走路延長事業等を継続して推進するとともに、既存空港の機能保持と高質化等のための整備を実施している。

さらに、滑走路新設・延長に係る新規事業については、透明性向上の観点から国土交通省が空港整備の指針を明示し、整備主体が需要・必要性の十分な検証、空港計画の十分な吟味、費用対効果分析の徹底等を行い、真に必要なものに限って事業化することとしている。また、構想・計

画段階におけるPI(パブリック・インボルブメント)手続等を平成15年度より試行している。

⑰ H17 白書

平成17年度は10空港の滑走路延長事業等を継続して推進するとともに、新規事業として新石垣空港の整備に着手するほか、既存空港の機能の保持等を実施している。

⑱ H18 白書

一般空港等については、離島を除いて新設を抑制するとともに、ハード・ソフト施策の組合せや既存空港の十分な活用を中心とする質的充実に重点を移している。また、滑走路新設・延長に係る新規事業については、透明性向上の観点から国土交通省が空港整備の指針を明示し、真に必要なものに限って事業化することとしている。平成18年度は7空港の滑走路延長事業等を継続して推進するとともに、既存空港の機能保持等を実施している。

⑲ H19 白書

平成19年度は6空港の滑走路延長事業等を継続して推進するとともに、既存空港の機能保持等を実施している。さらに、福岡空港及び那覇空港については、将来的に需給が逼迫するなどの事態が懸念されるため、抜本的な空港能力の向上方策等に関する総合的な調査を実施している。

⑳ H20 白書

平成20年度は6空港の滑走路延長事業等を継続するとともに、既存空港の機能保持のため更新・改良等を実施している。また、福岡空港及び那覇空港については将来需要の逼迫が懸念されるため、福岡空港では抜本的な空港能力の向上方策等に関する総合的な調査を、那覇空港では総合的な調査の結果を受け、滑走路増設案を絞り込む構想段階調査を実施している。

21 H21 白書

平成21年度は5空港の滑走路延長事業等を実施するとともに、既存空港の機能保持のため更新・改良等を実施している。また、抜本的な空港能力向上のため、福岡空港では、総合的な調査を踏まえ、現空港内での滑走路増設案の検討を実施し、那覇空港では、現滑走路より1,310m沖側に位置する滑走路増設案について具体的な施設配置等の検討を実施している。

22 H22 白書

平成22年度は新石垣空港の滑走路移設・延長事業を実施するとともに、既存空港の機能保持のため、更新・改良等を実施している。また、抜本的な空港能力向上のため、那覇空港では現滑走路より1,310m沖側に位置する滑走路増設案について環境アセスメント手続を実施し、福岡空港では総合的な調査を踏まえ、現空港内での滑走路増設案について具体的な施設配置等の検討を実施している。

23 H23 白書

平成23年度は新石垣空港の滑走路移設・延長事業を実施するとともに、既存空港の機能保持のため、更新・改良等を実施している。また、抜本的な空港能力向上のため、那覇空港では現滑走路より1,310m沖側に位置する滑走路増設案について環境アセスメント手続を実施し、福岡空港では総合的な調査を踏まえ、現空港内での滑走路増設案について具体的な施設配置等の検討を実施している。

24 H24 白書

平成24年度は新石垣空港の滑走路移設・延長事業を実施するとともに、既存空港の機能保持のため、更新・改良等を実施している。また、抜本的な空港能力向上のため、那覇空港では現滑走路より1,310m沖側に位置する滑走路増設案について環境アセスメント手続を実施し、福岡空

港では総合的な調査を踏まえ、現空港内での滑走路増設案について具体的な施設配置等の検討を実施している。

25 H25 白書

平成 25 年度は処理能力の限界に近づきつつある那覇空港において滑走路増設事業に新規着手するとともに、福岡空港では抜本的な空港能力向上のための滑走路増設に係る環境アセスメント手続を実施している。また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設の更新・改良を実施するとともに、地震等災害時における空港機能の確保を図るため、耐震化を着実に推進している。さらに、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、既存ストックを活用し、ターミナル地域再編等の機能高質化を推進している。

26 H26 白書

平成 26 年度は同年 1 月に工事着手した那覇空港滑走路増設事業を引き続き実施するとともに、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を解消する必要がある福岡空港において、滑走路増設に係る環境影響評価手続を実施している。また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設の更新・改良を実施するとともに、地震等災害時における空港機能の確保を図るため、耐震化を着実に推進している。さらに、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、ターミナル地域再編等を推進している。

27 H27 白書

沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を平成 27 年度も引き続き実施している。福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、滑走路増設に係る環境影響評価手続を引き続き実施するとともに、滑走路増設事業に新規着手した。また、航空機の安全運航を確保するため、老朽化が進んでいる施設について戦略的維持管理を踏まえた空港の老朽化対策を実施するとともに、地震災害時における空港機能の確保等を図るため、空港の耐震化を着実に推進している。さらに、我が国全体の国際競争力や空港後背地域の地域競争力強化のため、ターミナル地域再編等を推進している。

28 H28～R1 白書

沖縄県と国内外とを結ぶ人流・物流の拠点として極めて重要な役割を果たしている那覇空港において、更なる沖縄振興を図るため、滑走路増設事業を引き続き実施している。福岡空港については、慢性的に発生しているピーク時の航空機混雑を抜本的に解消するため、滑走路増設事業を引き続き実施している。新千歳空港については、28 年 10 月下旬から外国航空機の乗り入れを大幅に拡大したほか、29 年 3 月下旬から 1 時間当たりの発着枠を 32 回から 42 回へ拡大した。加えて、国際線旅客の急速な拡大等に伴う施設の混雑の解消及び今後も増加が見込まれる国際線需要に対応するため、国際線エプロンの拡張、誘導路の新設、国際線ターミナルビルの機能向上(CIQ 施設)に係る整備事業に着手した。その他の地方空港においても、航空機の増便や新規就航等に対応するため、エプロン拡張や CIQ 施設整備等を実施している。

5. 2. 2 空港運営の充実・効率化

① H20、21 白書

空港政策の重点を整備から運営へシフトさせ、既存ストックの活用、高質化、利便の向上を中心に取り組むこととし、このため、平成 20 年 6 月に「空港整備法」を「空港法」に改め、空港タ

ーミナルの適確な運営を確保するための制度、空港と周辺地域・関係者の連携を強化する協議会制度の創設等により、空港運営の更なる充実・効率化を図ることとした。

② H22 白書

国土交通省成長戦略会議において、国が管理する空港の経営を抜本的に効率化するため、空港経営の一体化、民間への経営委託ないし民営化により「民間の知恵と資金」が投入される仕組みの構築を指向すべきとする方針が示された。これを踏まえて、平成 22 年 12 月に有識者による「空港運営のあり方に関する検討会」が立ち上げられ、経営一体化や民営化等の具体的手法について議論を進めているところである。

③ H23、24 白書

空港管理においては、23 年 5 月に成立した「関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律」により、24 年 4 月 1 日に新関西国際空港株式会社（国が 100% 出資）が設立されることとなり、国管理空港である大阪国際空港は、24 年 7 月 1 日より関西国際空港とともに同社のもとで一体的に運営されることとなる。

（関西国際空港及び大阪国際空港に係るコンセッションの実現）

関西国際空港と大阪国際空港については、平成 24 年 4 月 1 日に新関西国際空港株式会社が設立され、24 年 7 月 1 日から同社が両空港を一体的に運営することとなる。同社は、両空港の事業価値を増大し、公共施設等運営権の設定（コンセッション契約）をできるだけ早期に実現することにより、関西国際空港の債務の早期の確実な返済を行うとともに、両空港の適切かつ有効な活用を通じて、我が国の国際競争力の強化及び関西経済の活性化に寄与することを目指すこととなる。

（空港経営改革の推進）

国管理空港（大阪国際空港を除く 27 空港）についても、平成 23 年 7 月に「空港運営のあり方に関する検討会」において報告書が取りまとめられた。同報告書では、①着陸料等の収入がプール管理されているため、空港ごとの経営効率化が図られない、②滑走路等は国が運営する一方で、空港ビル等は民間事業者が運営するという運営主体の分離によって、空港全体での一体的・機動的な経営が実施できていない、という 2 つの問題点が指摘されたところである。

こうした課題を解決し、空港の本来の役割を最大限発揮させるために、個別空港ごとの経営を実現することで、より地域と向き合った空港運営とするとともに、民間の能力を活用して、空港ビルも含めた一体的な経営を実現することで、機動的な空港運営を可能とすることとしている。

具体的な取り組みとして、24 年 3 月に国管理空港等について公共施設等運営権制度を活用した民間への運営委託を可能とするための法案（「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」案）を第 180 回国会に提出した。法案成立後、すみやかに国管理空港の空港経営改革についての実行方針（基本方針）を策定し、概ね 2020 年度までに、27 空港について空港経営改革を実現する予定である。

④ H25 白書

空港分野では、2013 年 6 月に「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」が成立し、国管理空港等についてコンセッション方式の活用が可能となった。この民活空港運営法に基づき、仙台空港において、2013 年 11 月に事業の基本スキーム案、2014 年 4 月に実施方針が公表され、2014 年度に運営権者の公募・選定、2015 年度中に運営委託開始が予定されている。また、関西国際空港及び大阪国際空港については、関西国際空港を国際拠

点空港として再生・強化するとともに、両空港の適切かつ有効な活用を通じた航空輸送需要の拡大を図るため、2012 年 7 月に新関西国際空港株式会社の下で経営統合した。同社が両空港を一体的に運営し事業価値の増加を図り、可能な限り速やかに両空港のコンセッションの導入を実現することとしている。

平成 25 年 6 月に成立した「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」に基づき、現在、仙台空港等において、関係者と調整しつつ、公共施設等運営権制度（コンセッション）を活用した民間への運営委託の実施に向けた具体的な検討を進めているところである。

今後、「民活空港運営法」を活用し、地域の実情に応じ、民間の知恵と資金の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じて空港経営改革を推進し、地元と緊密に連携協力して、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていく。

⑤ H26、27 白書

国管理空港等において、「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（民活空港運営法）」を活用し、地域の実情を踏まえつつ民間の能力の活用や航空系事業と非航空系事業の一体的経営等を通じた空港経営改革を推進し、空港を活用した内外の交流人口拡大等による地域活性化を図っていくこととしている。

国管理空港の第 1 号案件である仙台空港については、平成 27 年 12 月に公共施設等運営権者と実施契約を締結したところであり、28 年 7 月の運営開始に向けて準備を進めている。

⑥ H28、29 白書

平成 28 年 7 月から国管理空港の第 1 号案件として、仙台空港の運営委託を開始したところである。仙台空港に続いて、高松空港、福岡空港、熊本空港、北海道内 7 空港及び広島空港においても手続が進められている。

⑦ RI 白書

仙台空港に続いて、平成 30 年 4 月に高松空港の運営委託が開始され、福岡空港、熊本空港、北海道内 7 空港及び広島空港においても手続が進められている。

5. 2. 3 空港アクセスの強化

① S63 白書

(1) 関西国際空港の整備

空港関連鉄道(仮称)については、JR 阪和線日根野駅から空港間は関西国際空港(株)が、南海本線泉佐野駅から空港対岸間は南海電鉄(株)がそれぞれ建設を行い、日根野駅から空港間は西日本旅客鉄道(株)が、泉佐野駅から空港間は南海電鉄(株)がそれぞれ運営を行うこととし、62 年 12 月、各社に免許を行った。

(2) 新東京国際空港の早期完成

(b) 空港アクセスの改善

現在新東京国際空港のアクセスについては、JR 及び京成電鉄の鉄道アクセスがターミナルに直接乗り入れていないため自動車利用が主体となっており、鉄道アクセスの一層の整備が空港利用者から求められている。

運輸省としては、59 年 11 月来、空港アクセスとして、京成、北総開発等既設のルートを活用したいわゆる B 案の整備を推進することとしてきているが、空港利用者の利便の向上を図るため

の暫定措置として、旧新幹線施設を活用し、JR 及び京成の空港ターミナルへの乗り入れを図ることとし、これに必要な鉄道施設の整備を目的とする第 3 セクター(成田空港高速鉄道株式会社)が 63 年 10 月設立された。

(3) 東京国際空港の沖合展開事業の推進

(イ) 計画の概要

空港へのアクセスとしては、鉄道については東京モノレールが新ターミナルまで延伸する計画であり、将来的には京浜急行の新ターミナル乗入れも計画されている。道路については、建設中の湾岸道路との取付け、環状 8 号線の延伸が予定されている。

(ウ) 事業の進捗状況と今後の見通し

63 年度からは、67 年度後半の供用を目途とし、第 2 期事業を本格的に推進している。これにより、旅客ターミナルビル、貨物ターミナル、格納庫等の諸施設の西側部分が整備され、また、これらに併せて、東京モノレールの新ターミナルへの延伸、京浜急行の東京モノレールとの接続、湾岸道路の東京側からの延伸、環状 8 号線の延伸等の空港アクセスも整備される予定である。この結果、首都圏の空の玄関にふさわしい旅客サービスレベルの向上が図られることとなる。

② H2 白書

新東京国際空港については、3 年 3 月末完成を目指して、JR 東日本及び京成電鉄の乗り入れのための工事が行われているほか、関西国際空港には JR 西日本と南海電鉄の乗入れが、沖合展開後の東京国際空港には東京モノレールの延伸と京浜急行電鉄の乗り入れが予定されている。大阪国際空港についても、大阪モノレール線の乗り入れを行うべく工事を進めている。

③ H3 白書

JR 東日本・京成電鉄の成田空港乗り入れ(3.3.19)及び東北・上越新幹線東京駅乗り入れ(3.6.20)

新東京国際空港が開港(昭和 53 年 5 月)して以来、同空港へのアクセスの強化が強く求められていたが、平成 3 年 3 月 19 日に、JR 東日本の成田エクスプレス(東京、新宿、池袋、横浜発)と京成電鉄のスカイライナー(上野発)が空港ターミナルビルに乗り入れることとなった。この乗り入れには、グレードアップされた車両が導入されており、また大幅な所要時間の短縮が図られるなど同空港へのアクセスが大幅に改善された。

また、3 年 6 月 20 日、東北新幹線東京～上野間 3.6km が開業した。昭和 46 年の工事着工以来、国鉄の経営悪化に伴う工事抑制や御徒町トンネル事故があったが、約 20 年間で費やしてようやくの開業である。

④ H4 白書

平成 3 年 3 月には新東京国際空港のターミナルに、4 年 7 月には新千歳空港のターミナルに高速鉄道が直接乗り入れたほか、沖合展開後の東京国際空港や関西国際空港等にも鉄道、高速道路等による良質なアクセスが実現することとなっている。

⑤ H5 白書

東京国際空港についても京浜急行電鉄が 5 年 4 月に空港口まで、東京モノレールが 9 月に西側ターミナルまで乗り入れを開始した。

さらに、福岡市では、3 月に、地下鉄としては全国で初めて空港に乗り入れを開始し、これにより、都心部から福岡空港へのアクセスが飛躍的に向上した。また、今後関西国際空港、大阪国際空港及び宮崎空港にも、鉄軌道の乗り入れが予定されている。

⑥ H6 白書

関西国際空港においても、ＪＲ西日本及び南海電鉄が６年９月の開港に先立って６月から乗り入れを開始した。東京国際空港については、既に京浜急行電鉄が５年４月から空港口（現羽田）まで、東京モノレールが同年９月から西側ターミナル（現羽田空港）まで乗り入れており、さらに東側ターミナルの供用に伴う乗り入れに向けて、それぞれ延伸工事を行っている。また、大阪国際空港及び宮崎空港においても工事が進行している。

⑦ H10 白書

首都圏における航空の国内便と国際便の乗り継ぎのための公共交通手段として、従来から東京国際空港（羽田空港）と新東京国際空港（成田空港）との間にリムジンバスが運行されていたが、道路渋滞等のため、定時運行できない場合があり、定時性の高い鉄道による両空港間の直通運転が望まれていた。

１０年１１月、京浜急行電鉄が空港線を延伸して羽田空港ターミナルに乗り入れるのに伴って、相互乗り入れを行っている京浜急行電鉄、東京都交通局（都営地下鉄）、京成電鉄の３社による羽田・成田間直通特急及び途中駅（青砥）乗換の接続特急の運行が開始された。直通特急については、日中の時間帯に上下４本ずつ運行され、所要時間１時間４２分、運賃１,４８０円となっていて、従来の乗り継ぎが必要であったとき（モノレール、京急、都営地下鉄、京成の乗り継ぎで所要時間２時間１２分、運賃１,５８０円）に比べて、より利用しやすくなっており、両空港へのアクセスの向上とともに、国内便と国際便の乗り継ぎの利便性の向上が図られている。

⑧ H11 白書

○京浜急行空港線の東京国際空港ターミナル地区への乗り入れ（１０.１１.１８）

平成１０年１１月１８日、京浜急行空港線の天空橋〔旧羽田〕～羽田空港間（３.２km）が開業した。国内の拠点空港として、年間５,０００万人を超える国内航空旅客（平成１０年度実績）を取り扱う東京国際空港であるが、ターミナルビルへ直接乗り入れる鉄道アクセスは、浜松町と羽田空港を結ぶ東京モノレールのみであった。京浜急行空港線は、平成５年に旧羽田駅が開業し、東京モノレールと接続することにより東京国際空港の鉄道アクセスの一端を担っていた。

今般、都営浅草線との相互乗り入れにより都心と直通する京浜急行空港線がターミナル地区へ直接乗り入れたことにより、東京国際空港の鉄道アクセスの利便性が飛躍的に向上することとなった。

また、京浜急行電鉄、東京都交通局（都営浅草線）京成電鉄の３社の相互乗り入れにより、羽田空港と成田空港を結ぶ直通運転が実施されることとなった。これにより羽田空港 成田空港間が最短で１時間４２分で結ばれ、首都圏における国内便と国際便の乗り継ぎの利便性の向上が図られた。

⑨ H12 白書

１２年８月に出された運輸政策審議会第１９号答申では、初めて空港アクセス鉄道に関する整備水準が策定され、「国際的な空港と都心部との間の所要時間を３０分台とする」ことをめざすこととされた。

⑩ H13 白書

大都市圏の拠点空港、とりわけ首都圏の空港機能の充実是我が国がグローバル社会における地位を維持・向上させていく上で必要不可欠であり、このため空港容量の拡大を図っている。しかし、いくら立派な空港が整備されても、そこに到着するまでのアクセス交通に時間がかかるよう

では空港の利便性は損なわれてしまう。我が国の拠点空港はこの点でも不十分なところがあり、空港容量の拡大等の取組みと併せて、空港アクセスを改善することは、もはや一刻の猶予も許されない課題となっている。

(1)成田空港へのアクセス強化

世界の主要空港(ロンドン、パリ、香港等)の都心との間の鉄道所要時間がおおむね 30 分以内であるのに対し、成田空港については 50 分台であり、主要国の中で最も長い所要時間となっている。成田空港利用者の 8 割は関東居住者で鉄道利用率が高いことから、空港利用者の利便確保のため鉄道のアクセス時間を現在よりも大幅に短縮することが必要である。

このため、北総・公団線と成田空港を接続する成田新高速鉄道アクセスの整備を進めることにより、都心から成田空港までの鉄道アクセス時間を 30 分台とすることを目指すとともに、都営浅草線東京駅接着等の早期具体化を目指した検討等により、さらなる鉄道アクセス利便の向上を図る。

また、車による高速アクセス性を向上するため、自動車専用道路ネットワークの整備を推進することとしている。

(2)その他の空港アクセス強化策

1)羽田空港アクセスのさらなる改善

羽田空港への鉄道アクセスについては、最近次々に利便性が向上しつつあるが、さらなる利便性向上を目指して、東京都をはじめとする関係者からなる検討委員会において、都営浅草線の東京駅接着等の事業化推進に関する検討を行っている。また、空港線の路線容量拡大及び横浜方面からの直通化を可能とするため、京浜急行蒲田駅の総合的改善を進めている。

2)中部国際空港へのアクセス確保

中部国際空港の開港に向けて、アクセス鉄道として中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港-名鉄常滑駅間)の整備が行われており、国から補助を行っている。また、海上アクセスについても推進協議会を設け、運航事業者の選定等を行っている。

⑪ H14 白書

1)成田空港へのアクセス強化

世界の主要空港(ロンドン、パリ、香港等)は、都心からの鉄道の所要時間が概ね 30 分以内であるのに対し、成田空港については 50 分台であり、主要国の中で最も長い所要時間となっている。成田空港利用者の 8 割は関東圏の居住者であり、かつ鉄道利用率が高いことから、空港利用者の利便確保のため、鉄道によるアクセス時間を現在よりも大幅に短縮することが必要である。

このため、北総・公団線と成田空港を接続する成田高速鉄道アクセスの整備を進めることにより、都心から成田空港までの鉄道アクセス時間を 30 分台とすることを目指すとともに、都営浅草線東京駅接着等の早期具体化を目指した検討等により、さらなる鉄道アクセス利便の向上を図る。

また、自動車による高速アクセス性を向上するため、外環道東側の整備など高速道路ネットワークの整備を推進することとしている。

2)その他の空港アクセス強化策

①羽田空港アクセスの更なる改善

羽田空港への鉄道アクセスについては、最近京浜急行空港線の整備等により利便性が向上しつつあるものの、さらなる利便性向上を目指して、東京都をはじめとする関係者からなる検討委員

会において、都営浅草線の東京駅接着等の事業化推進に関する検討を進めている。また、京浜急行空港線の容量拡大及び横浜方面からの直通列車の増発等を図るため、京急蒲田駅の総合的改善を進めている。

②中部国際空港へのアクセス確保

平成17年(2005年)3月の中部国際空港の開港に向けて、アクセス鉄道として名古屋都市圏等から直接乗り入れが可能となるよう中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港-名鉄常滑駅間)の整備を推進している。また、空港対岸の三重県側からの海上アクセスについても関係者からなる推進協議会を設け、利用者の利便性向上対策の検討等を行っている。

⑫ H15 白書

1)成田空港へのアクセス強化

北総・公団線と成田空港を接続する成田高速鉄道アクセスの整備を進めることにより、都心から成田空港までの鉄道による所要時間を30分台とすること等を目指すとともに、京成日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良の実施、都営浅草線東京駅接着等の早期具体化を目指した検討等により、さらなる鉄道による交通利便の向上を図っている。

また、自動車による空港利用の利便性を向上するため、外環道東側の整備など高速道路ネットワークの整備を推進している。

2)その他の空港アクセス強化策

①羽田空港アクセスの更なる改善

京浜急行空港線の容量拡大及び横浜方面からの直通列車の増発等を図るため、京急蒲田駅の総合的な改善を進めている。また、第2旅客ターミナルの整備(平成16年12月頃に供用予定)に伴う東京モノレールの延伸や環状八号線からターミナル地区への連絡道路の整備等一層の利便性の向上を目指した取組みを進めているところである。

②中部国際空港へのアクセス確保

平成17年(2005年)2月の中部国際空港の開港に向けて、連絡鉄道として名古屋都市圏等から直接乗り入れが可能となるよう中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港-名鉄常滑駅間)の整備を推進している。また、道路については、名古屋都市圏等からの高速性と円滑性を確保するために、知多横断道路、中部国際空港連絡道路等の自動車専用道路の整備を推進している。さらに、空港立地を活かし、伊勢湾をはさんだ三重県側からの海上交通手段として、高速旅客船による津ルート(津・松阪港賢崎地区-中部国際空港間)やフェリーによる鳥羽市ルート(鳥羽港-中部国際空港(前島))についても、開港に合わせるべく条件整備を推進している。

③その他の空港へのアクセス

仙台空港については、仙台駅~仙台空港間の交通手段の利便性向上のため、仙台空港線の鉄道整備を進めているところである。

⑬ H16 白書

羽田空港への鉄道交通については、第2旅客ターミナルの供用開始(平成16年12月)に伴い、東京モノレールの延伸や環状八号線からターミナル地区への連絡道路の整備等がなされ、一層利便性が向上した。

⑭ H17 白書

平成17年2月の中部国際空港の開港に伴い、連絡鉄道として中部国際空港連絡鉄道(中部国際空港-名鉄常滑駅間)が開通し、名鉄名古屋駅から空港まで最速28分でアクセスできるようにな

った。また、道路については、知多横断道路、中部国際空港連絡道路等の自動車専用道路が整備され、名古屋都市圏等からのアクセスの高速性と円滑性が更に向上した。さらに、空港立地を活かして、伊勢湾を挟んだ三重県側からの海上交通手段として、高速旅客船による津ルート(津なぎさまち-中部国際空港間)やフェリーによる鳥羽ルート(鳥羽港-常滑港(前島)間)が開通した。

また、平成 18 年 2 月 16 日開港の神戸空港(マリンエア)アクセスルートの一つである新神戸トンネル有料道路(II 期事業)の整備及び神戸新交通ポートアイランド線の延伸、同年 3 月 16 日開港の新北九州空港アクセスのための東九州自動車道北九州ジャンクション(JCT)～苅田北九州空港インターチェンジ(IC)の整備等、地方空港へのアクセスの向上に努めている。

⑮ H18 白書

仙台空港については、平成 19 年 3 月に名取駅から仙台空港駅までを結ぶ仙台空港アクセス線が開業し、仙台駅から仙台空港駅までが最速 17 分(快速)で接続された。

⑯ H19 白書

東京国際空港(羽田)への鉄道アクセスについては、京浜急行電鉄空港線の容量拡大、横浜方面からの直通列車の増発等を図るため、京急蒲田駅の総合的な改善を進めている。

⑰ H20 白書

首都圏の国際競争力を維持・強化していく観点から、成田国際空港・東京国際空港(羽田)の一体的活用を推進するにあたり、両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセスの更なる強化を図るための調査、検討を実施している。

⑱ H21、22 白書

北総鉄道と成田国際空港を接続する成田高速鉄道アクセス線の整備を進めており、平成 22 年 7 月 17 日に予定されている同線の開業により、都心から成田国際空港までの所要時間を 30 分台とする。また、京成電鉄日暮里駅における乗換利便性の向上を図るための駅改良を実施した。

⑲ H23、24 白書

東京都心と東京国際空港(羽田)・成田国際空港との鉄道アクセスの改善を図るため、押上駅付近から東京駅を經由し、泉岳寺駅付近へ至る鉄道短絡線の整備について調査・検討を実施している。

また、関西国際空港へのアクセス改善方策についても調査・検討を実施している。

⑳ H25～27 白書

東京国際空港(羽田)への鉄道アクセスについては、24 年 10 月に京急蒲田駅の改良が完了したことから京浜急行電鉄空港線の容量が拡大し、品川・横浜方面からの直通列車が増発されるなど、空港アクセスの強化が図られた。

21 H28、29 白書

アクセス鉄道網については、平成 28 年 4 月に取りまとめられた交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」を踏まえ、国際拠点空港への鉄道アクセスの更なる改善のため、空港アクセス乗換駅等のバリアフリー化の推進を図るほか、主要な首都圏空港、関西国際空港等へのアクセス線の整備等に向け、事業主体や事業スキーム等について関係者間の具体的な検討を促進した。

また、国家戦略特区内の空港へのバスによるアクセスの改善については、運賃や運行計画の提出期間の短縮など手続の弾力化を可能とする所要の措置を講じている。

5. 2. 4 ビジネスジェット対応強化

① H11 白書

空は、航空輸送のみならず、警備や防災といった公的な利用から企業や個人保有機の飛行等にいたるまで、広く利用されるようになってきている。特に、企業活動のグローバル化が進む中で、小型の企業保有機の国際運航が増えてきており、新東京国際空港(成田空港)において、8年7月から未利用発着枠の活用を図り、また、10年4月からは専用の発着枠を確保する等の取り組みを行ってきた。また、国内区間における利用に資するため、東京国際空港(羽田空港)において、10年2月から、繁忙期を除き、発着枠に空きがある場合には一定の便数の運航を受け入れているほか、関西国際空港において、11年3月から国際区間に加え、国内区間の運航についても受け入れることとした。大都市圏の空港においては定期便ですら十分に対応できていないが、社会経済情勢の変化に対応して、こうした小型機の受け入れにも取り組み、空の幅広い利用を図っていくこととしている。

② H12 白書

企業活動のグローバル化が進む中で、小型の企業保有機等のいわゆるビジネス機の運航ニーズが年々高まっており、12年7月より東京国際空港(羽田空港)で国内運航について新たに発着枠を設ける等年々受け入れ体制の充実に努めている。また、首都圏での国際運航については、羽田空港における深夜早朝の受け入れについて3月より検討を進めており、結論が得られるまでの暫定的な方針として、6月には、要望についてはできる限り新東京国際空港(成田空港)で受け入れるべく調整し、対応困難なものについては、羽田空港での受け入れも含め、個別に判断することを打ち出しており、今後は早急に結論を得よう引き続き検討を進めることとしている。

③ H21 白書

中部国際空港では、国際ビジネスジェット格納庫の整備などを通じ利用者利便の向上を図り、更なる需要拡大に取り組んでいる。

④ H24、25 白書

ビジネスジェットの受入れ推進

ビジネスジェットとは、数人から十数人程度を定員とする小型の航空機であり、利用者のスケジュールに応じた時間設定や、プライバシーが確保されるため搭乗中に商談等が可能であることから、時間価値の高いビジネスマン等が利用の対象となっている。

欧米では既にビジネスジェットがグローバルな企業活動の手段となっている。我が国においても、経済のグローバル化に伴い、日本から工場を進出するなど一方的な交流ではなく、外国から日本に投資を呼び込む必要性が認識されはじめており、今後のアジア地域における経済成長の取り込みの観点から、我が国においてビジネスジェットの重要性・可能性は増してきている。

ただし、ビジネスジェット機の保有機数を各国で比較した場合、我が国では55機の登録(平成25年)にとどまっているのに対し、最も多い米国においては約19,000機が登録(同年)されており、我が国におけるビジネスジェットの普及は十分とはいえない。

そこで、我が国ではビジネスジェットの受入環境の整備を推進するため、ハード整備、規制緩和を以下のとおり行っている。

首都圏空港においては、ビジネスジェット利用客の出入国やターミナルビルまでのアクセスにかかる時間・距離を短縮するためのルート整備など、利便性の向上に取り組んでいる。

また、我が国へのビジネスジェットの乗り入れ促進のため、25 年 10 月には外国籍ビジネスチャーター機が我が国に乗り入れる際に、一定の条件を満たした上で、それに接続する国内区間の運送を許可対象とする措置を実施した。さらに、ビジネスジェットを用いたチャーター事業に特化した、運航に関する包括的な審査基準を 25 年 12 月に施行した。

今後、全国の空港におけるビジネスジェットの受入推進施策として、海外における推進施策を参考にし、実施可能なものから順次導入の検討を行い、ビジネスジェットの利用定着のため、積極的な情報発信やビジネスジェットに関する規制の緩和も含めて施策の検討を行っていく。

⑤ H26 白書

コラム 首都圏空港でのビジネスジェット利用がますます便利になります

首都圏空港におけるビジネスジェットの利便性向上のため、今年度、以下の取組みを実施しました。

羽田空港において平成 26 年 9 月 30 日、国際線旅客ターミナル内に専用 CIQ 施設等を備えた専用動線がオープンしました。また、国際線旅客ターミナル前の 1 スポットについては、専用動線を利用するビジネスジェットに優先的に割り当てるように運用の見直しを行いました。これらをあわせて利用することで、ビジネスジェット利用者は、空港内移動時間を 30 分程度短縮することが可能となります。

その他、27 年 3 月 5 日、大型ビジネスジェットが駐機可能なスポットを 6 機分増やし、現在ある 3 機分とあわせて合計 9 機分になりました。

成田空港においても、26 年 6 月 26 日に大型ビジネスジェットが駐機可能なスポットを増設したほか、同年 9 月 18 日には、空港内を車両がより効率的に移動できる新たなアクセス道路を供用開始しました。これによりビジネスジェット専用ターミナルとビジネスジェット用駐機スポット間の移動時間が 16 分程度から 8 分程度に短縮されました。また、ビジネスジェットの乗降に利用可能な駐機スポットを 2 スポット増設しました。当該スポットを利用した場合には、ビジネスジェット専用ターミナルまでの移動時間が 5 分程度に短縮されます。

これらの取組みにより、海外からのビジネスジェットによる訪日者数の増加などの効果が期待されます。

⑥ H27 白書

我が国ではビジネスジェットの受入環境の整備を推進するため、首都圏空港をはじめとしたハード整備、規制緩和を行っている。例えば、東京国際空港において、28 年 3 月末運航分よりビジネスジェットの運航計画の月次申請締切日及び確定日を早期化（5 日前倒し）したほか、関西国際空港において訪日外国人のビジネスジェット利用者も使用可能なファーストレーンの設置、成田国際空港において、ビジネスジェットが乗降に利用可能なスポットの増設（2 スポット）を行った。

⑦ H29、R 元白書

我が国ではビジネスジェットの受入環境を改善するため、首都圏空港をはじめとしたハード整備等を行っている。例えば、東京国際空港においては、駐機スポット増設に向けた整備を進めつつ既存スポット運用の工夫により最大駐機可能機数を拡大するとともに、利便性を向上させるため関係者に対しスポット情報の見える化を図った。また、成田空港では、特に 2020 年東京オリンピック・パラリンピック競技大会時のスポット数拡充を含めた受入体制の充実について議論を進めた。

6. 交通結節点

(出典：国土交通省「交通結節点改善事業実施要綱」

<https://www.mlit.go.jp/notice/noticedata/sqml/031/76000120/76000120.html>)

平成13年4月1日に「交通結節点改善事業実施要綱」が通知された。

交通結節点改善事業実施要綱

第1 目的

この要綱は、鉄道駅等の交通結節点における円滑な乗り継ぎや積み換えを効率的に確保することにより、利用者の視点に立った交通機関間の連携強化や移動の連続性の強化を図るために必要となる事業を総合的かつ集中的に実施し、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする。

第2 定義

1 交通結節点

交通結節点とは、異なる交通機関を相互に連絡し、様々な交通需要に対応した体系的な交通サービスを提供するものであって、相当程度の利用が期待される、次に掲げるもの及びこれらに附随する駅前広場等の関連施設をいう。

- (1) 鉄道事業法による鉄道施設(おおむね乗降客五、〇〇〇人／日以上のもので及び貨物を取り扱う停車場に限る。)
- (2) 軌道法による軌道施設(おおむね乗降客五、〇〇〇人／日以上のものに限る。)
- (3) 自動車ターミナル法に基づくバスターミナル
- (4) バス停留所(おおむね運行便数一〇〇便／日以上のものに限る。)、高速道路バス停留所
- (5) 海上運送法による運輸施設(船舶を除き、同法による一般旅客定期航路事業及び貨物定期航路事業の用に供するものに限る。)
- (6) 航空旅客の取扱施設

2 交通結節点改善事業

交通結節点改善事業とは、交通機関間の連携強化や移動の連続性の強化を図るために必要となる以下に定義する事業(特定交通安全施設等整備事業で実施するものを除く。)とする。

- (1) 交通結節点において、道路における自動車の安全かつ円滑な通行を確保するために行われる交通広場等の自動車の滞留等の用に供する空間(以下「自動車滞留等空間」という。)の整備(道路敷地外の空間を活用するものを含む。)
- (2) 交通結節点において、安全かつ快適な歩行者空間等をネットワーク空間として確保し、機能を強化するために行われる、歩行者用デッキ、歩行者通路(エレベーター等バリアフリー施設を含む。)等の歩行者・自転車の用に供する空間(地下を含む。)及び歩行者広場等の歩行者・自転車の滞留等の用に供する空間(地下を含む。)(以下、「歩行者・自転車空間」という。)の整備(道路敷地外の空間を活用するものを含む。)
- (3) 交通結節点において、交通機関間の連携を強化し、安全かつ円滑な交通を確保するために行われる道路情報やバス等の公共交通情報等の提供に供する情報板等の交通連携情報施設の整備
- (4) 交通結節点に直接接続し、円滑な乗り換えや積み替えを確保するために必要となる幹線道路のうち別の幹線道路との交差点までの区間、又は交通結節点直近のバス停留所(交通結節点外であっておおむね交通結節点から三〇〇mの範囲内に設置されたものに限る。)が設置された幹線道路であって、当該バス停留所から次の幹線道路との交差点までの区間の整備
- (5) 交通結節点の近傍における、パークアイドライドのための公共駐車場の整備及び自転車駐車場の整備

第3 整備地区

交通結節点改善事業を実施する整備地区(以下「整備地区」という。)は、以下に掲げる計画・構想(以下、「全体計画・構想」という。)が策定されている地域内であって、全体計画・構想において、円滑な乗り継ぎや積み換えを効率的に確保するために改善すべきものとして位置づけられている交通結節点を含む地区とする。

- (1) 都市圏交通円滑化総合計画
- (2) 駅周辺交通環境改善計画
- (3) 広域交通基盤連携強化計画
- (4) 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律に基づく基本構想
- (5) オムニバスタウン構想等バスの利用促進に関する計画
- (6) 物流高度化プラン

第4 交通結節点改善事業の事業計画の策定

1 交通結節点改善事業を実施しようとする場合には、全体計画・構想に即し、整備地区内の道路管理者が、公共交通事業者等の参画を得て当該整備地区内における交通結節点の改善に関する事項(各種情報の提供等を含む。)、その他必要な事項を定めた交通結節点改善事業の事業計画(以下「事業計画」という。)を策定し、国土交通省へ提出するものとする。ただし、道路管理者が複数にわたる場合には共同で策定するものとする。また、公共交通事業者等の参画は、必要に応じ関係者からなる協議会等を設置するなどして適切に行うものとする。

なお、第2の2(1)及び(2)の事業であって、鉄道施設について道路敷地外の空間を活用した事業を事業計画に定める場合には、当該土地の管理者と管理及び費用負担に関する協定を締結するものとする。

2 事業計画においては、次に掲げる事項を定めるものとする。

- (1) 整備地区とその区域
- (2) 地区における交通結節点の整備方針
- (3) 道路または施設の整備に関する内容及び実施予定期間
- (4) 事業の実施に際し配慮すべき重要事項
- (5) その他必要な事項

3 1項及び2項の規定は、事業計画の変更について準用する。

第5 交通結節点改善事業の実施要望調書の提出

交通結節点改善事業の実施を要望する事業者は、毎年度各地区毎に、事業計画に基づき、交通結節点改善事業の実施要望調書を作成し、国土交通省へ提出するものとする。

その際、市町村が提出を行う場合には、都道府県を経由して行うものとする。

第6 国の負担又は補助

国は、予算の範囲内において、交通結節点改善事業の実施に要する費用について、下表のとおり通常の道路事業と同じ割合を負担又は補助することができる。

6. 1 鉄道ターミナル

① H13 白書

○都市鉄道と駅周辺の一体的整備

交通結節点としての機能や地域の中心的拠点としての役割を果たしている鉄道駅について、市街地再開発事業、土地区画整理事業、駅前広場、自由通路の整備等都市整備に関する事業と一体的に行われる鉄道駅のホームの拡幅や駅舎の橋上化等、駅機能を総合的に改善する事業に対し、

地方公共団体とともに鉄道駅の利用者利便性の向上、安全性確保等の機能強化を図っている。

これにより公共交通ネットワーク全体を有効に機能させるとともに、駅を中心とした都市部全体の機能向上を目指している。

② H17 白書

○交通結節点の整備

鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点は、様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、都市再生の核として高い利便性と可能性を有する。このため、交通結節点改善事業や都市再生交通拠点整備事業等を活用し、交通機関相互の乗換利便性の向上や鉄道・幹線道路により分断された市街地の一体化等により、都市交通の円滑化を図るとともに、拠点としての整備を図っている。

また、鉄道利用者の利便性や安全性の向上を図るため、鉄道駅総合改善事業により、都市整備と一体的にホームやコンコースの新設等駅機能の総合的な改善を行っている。

平成 17 年度においては、交通結節点改善事業は新宿駅地区(東京都)等約 180 箇所、都市再生交通拠点整備事業は小田原駅前地区(神奈川県小田原市)等約 25 箇所、鉄道駅総合改善事業は三日市町駅(大阪府)等 7 箇所で開催している。

また、交通結節点を中心とした都市の再生を更に促進するため、道路・都市事業と鉄道事業の同時採択により整備のスピードアップを図る駅・まち一体改善事業を、下井草駅及び東長崎駅(いずれも東京都)の 2 箇所で開催している。

さらに平成 17 年度には、地方公共団体や鉄道事業者等で構成する協議会が策定した、施設ごとではなく全体として最適な計画に基づく事業に対し助成することにより、効率的な事業実施を図る駅まち協働事業を創設し、三宮駅前南地区(神戸市)で開催している。

③ H18 白書

○交通結節点の整備

平成 18 年度においては、交通結節点改善事業は渋谷駅地区(東京都)等約 180 箇所、都市再生交通拠点整備事業は大塚駅地区(東京都)等約 38 箇所、鉄道駅総合改善事業は三日市町駅(大阪府)等 7 箇所で開催している。

また、道路・都市事業と鉄道事業を同時採択し、鉄道駅及び駅周辺の効率的な整備を図る駅・まち一体改善事業を、東長崎駅(東京都)等 3 箇所で開催している。

④ H25 白書

○交通結節点の整備

新宿駅南口地区等の交通結節点及びその周辺において、交通結節点改善事業や都市・地域交通戦略推進事業、鉄道駅総合改善事業等を活用し、交通機関相互の乗換え利便性の向上や鉄道等により分断された市街地の一体化、駅機能の改善等を実施し、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化等を図っている。

また、地方公共団体や鉄道事業者等で構成する協議会が策定した総合的な計画に基づく事業に対して助成し、効率的な事業実施を図る、駅まち協働事業を三宮駅前南地区(神戸市)で開催しており、阪神三宮駅の駅施設利用円滑化事業と併せて、一体的整備を図っている。

さらに、医職住の近接による地域の集約化等の観点から、既存の鉄道駅に子育て支援施設や医療施設を併設するなど、安心して暮らせる地域の総合的な拠点としての駅機能の高度化を推進している。

6. 2 バスターミナル

(出典：国土交通省「バスターミナルについて」

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_frl_000004.html)

バスターミナルは、自動車ターミナル法において以下のとおり規定されている。

乗合バスの旅客の乗降のため、乗合バス車両を同時に2両以上停留させることを目的とした施設で、道路の路面や駅前広場など一般交通の用に供する場所以外の場所に同停留施設を持つものをいう。(自動車ターミナル法第2条第4項、第6項)

ただ、本法律に該当しないバスの停留施設が、通称で「△△バスターミナル」などと呼ばれることがある。

- ・「専用バスターミナル」：一般乗合旅客自動車運送事業者が当該事業の用に供することを目的として設けたバスターミナル
- ・「一般バスターミナル」：専用バスターミナル以外のバスターミナル。複数のバス会社が乗り入れる。

表 14-16 一般バスターミナル現況 (令和5年4月1日現在)

一般バスターミナル現況							令和5年4月1日現在
番号	運輸局	都道府県	事業者名	バスターミナル名	バス数	供用開始日	位置
1	北海道	北海道	札幌駅総合開発(株)	札幌駅バスターミナル	19	S53.09.01	札幌市中央区北5条西2丁目1番地
2		北海道	西新サービス(株)	大谷地バスターミナル	10	S57.09.01	札幌市厚別区大谷地東3丁目2番1号
3		北海道	(株)札幌副都心開発公社	新札幌バスターミナル	15	H02.06.01	札幌市厚別区厚別中央2条5丁目493番67号
4		北海道	北海道いすゞ自動車(株)	福住バスターミナル	9	H06.10.14	札幌市豊平区福住2条1丁目2番1号
5		北海道	西新サービス(株)	宮の沢バスターミナル	10	H11.02.25	札幌市西区宮の沢1条1丁目17番地
	小計	5			63		
6	関東	群馬	草津町	草津温泉バスターミナル	9	S41.06.20	吾妻郡草津町大字草津28番地
7		埼玉	さいたま市	さいたま新都心バスターミナル	4	R02.06.01	さいたま市大宮区北袋町1丁目603番地1
8		東京	(株)サンシャインシティ	サンシャインバスターミナル	16	S53.04.01	東京都豊島区東池袋3丁目3277番
9		東京	東京シティ・エアターミナル(株)	東京シティエアターミナル	18	S53.04.01	東京都中央区日本橋箱崎町42番1号
10		東京	(一社)大崎エリアマネージメント	大崎駅西口バスターミナル	4	H27.12.07	東京都品川区大崎2丁目10番10号
11		東京	住友不動産商業マネジメント(株)	羽田エアポートガーデンバスターミナル	10	R05.01.31	東京都大田区羽田空港2丁目
12		東京	京王電鉄バス株	バスターミナル東京八重洲	9	R04.09.17	東京都中央区八重洲2丁目100番
13		神奈川	横浜シティ・エア・ターミナル(株)	横浜シティ・エア・ターミナル	6	S54.12.04	横浜市西区高島2丁目19番12号
	小計	8			76		
14	中部	静岡	静岡鉄道(株)	新静岡バスターミナル	8	H23.10.11	静岡市葵区鷹匠一丁目1番1号
15		愛知	名古屋鉄道(株)	名鉄バスセンター	24	S42.06.01	名古屋市中村区名駅1丁目2番4号
16		愛知	名古屋市	栄バスターミナル	15	H14.10.11	名古屋市東区東桜1丁目19、20、1101、1201番地
17		愛知	ジェイアールセントラルビル(株)	名古屋駅バスターミナル	18	H29.04.01	名古屋市中村区名駅1丁目1番3号
	小計	4			65		
18	近畿	大阪	(株)湊町開発センター	湊町バスターミナル	10	H08.03.23	大阪府浪速区湊町1丁目4番1号
		小計	1		10		
19	中国	広島	(株)広島バスセンター	広島バスセンター	20	S32.07.29	広島市中区基町6番27号
20		山口	美祿市	秋芳洞観光センター	3	S41.01.01	美祿市秋芳町秋吉3506の2
	小計	2			23		
21	九州	福岡	博多バスターミナル(株)	博多バスターミナル	26	S40.08.01	福岡市博多区博多駅中央街2番1号
22		福岡	福岡市	藤崎バス乗継ターミナル	8	S56.10.24	福岡市早良区百道2丁目807番の100
23		福岡	株式会社HEARTS	HEARTSバスステーション博多	4	H30.12.16	福岡市博多区博多駅前4丁目14番13号
24		熊本	九州産交ランドマーク(株)	熊本桜町バスターミナル	29	S44.03.06	熊本市桜町3番13号
25		大分	(株)別府交通センター	別府交通センター	3	S46.09.01	別府市新港町6番46号
	小計	5			70		
26	沖縄	沖縄	那覇バスターミナル(株)	那覇バスターミナル	18	S34.09.01	那覇市泉崎1丁目20番1号
		小計	1		18		
	合計	26			325		

出典：国土交通省「バスターミナルについて」

https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_frl_000004.html

一般バスターミナルの供用開始年は、昭和時代＝14ターミナル、平成時代＝9ターミナル、令和時代＝3ターミナル、計26ターミナルである。

平成時代に供用開始されたターミナルは以下の通りである。

北海道	新札幌バスターミナル	15バス	H02.06.01 供用開始
北海道	福住バスターミナル	9バス	H06.10.14 供用開始
北海道	宮の沢バスターミナル	10バス	H11.02.25 供用開始

東京都	大崎駅西口バスターミナル	4 バース	H27.12.07 供用開始
静岡県	新静岡バスターミナル	8 バース	H23.10.11 供用開始
愛知県	栄バスターミナル	15 バース	H14.10.11 供用開始
愛知県	名古屋駅バスターミナル	18 バース	H29.04.01 供用開始
大阪府	湊町バスターミナル	10 バース	H08.03.23 供用開始
福岡県	HEARTS バスステーション博多	4 バース	H30.12.16 供用開始

(以下出典：H25 白書)

○交通結節点の整備

鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点には、様々な交通施設が集中し、大勢の人が集まるため、都市再生の核として高い利便性と可能性を有する。

このため、新宿駅南口地区等の交通結節点及びその周辺において、交通結節点改善事業や都市・地域交通戦略推進事業、鉄道駅総合改善事業等を活用し、交通機関相互の乗換え利便性の向上や鉄道等により分断された市街地の一体化、駅機能の改善等を実施し、都市交通の円滑化や交通拠点としての機能強化等を図っている。

また、地方公共団体や鉄道事業者等で構成する協議会が策定した総合的な計画に基づく事業に対して助成し、効率的な事業実施を図る、駅まち協働事業を三宮駅前南地区（神戸市）で実施しており、阪神三宮駅の駅施設利用円滑化事業と併せて、一体的整備を図っている。

さらに、医職住の近接による地域の集約化等の観点から、既存の鉄道駅に子育て支援施設や医療施設を併設するなど、安心して暮らせる地域の総合的な拠点としての駅機能の高度化を推進している。

(以下出典：国土交通省「バスタプロジェクト」<https://www.mlit.go.jp/road/busterminal/>)

国土交通省では、H28 に高速バス等のターミナルとして「バスタ新宿」の供用を開始し、集約型公共交通ターミナルを整備する「バスタプロジェクト」の展開に向けた推進方策を検討している（令和5年4月1日現在、共用中1箇所、事業中7箇所、調査中15箇所）。

6. 3 トラックターミナル

(出典：国土交通省「一般トラックターミナル一覧」

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001602156.pdf>)

トラックターミナルには、不特定多数の事業者が利用する「一般トラックターミナル」と運送会社が自社の事業のために利用する目的で設置した「専用トラックターミナル」がある。多くの事業者が利用する「一般トラックターミナル」においては、安全面や物流機能を確保する観点から、自動車ターミナル法に基づく国土交通大臣の許可が必要である。

一般トラックターミナルは16事業者、22箇所あるが、すべて昭和時代に供用開始されている。

表 14-17 一般トラックターミナル一覧（令和5年4月1日現在）

(R5.4.1 時点)			
事業者名	ターミナル名	ターミナルの位置	供用開始 年 月 日
北海道トラックターミナル(株)	札幌トラックターミナル	北海道札幌市白石区流通センター 5-1-1	S46.9.27
岩手トラックターミナル(株)	岩手トラックターミナル	岩手県紫波郡矢巾町流通センター南2-4-35	S49.9.1
(株)仙台トラックターミナル	仙台トラックターミナル	宮城県仙台市宮城野区苦竹4-3-1	S37.11.19
東北高速道路ターミナル(株)	仙台南トラックターミナル	宮城県名取市高館熊野堂字余方上30	S54.4.1
	郡山トラックターミナル	福島県郡山市喜久田町字上追池48-1	S51.8.1
日本自動車ターミナル(株)	京浜トラックターミナル	東京都大田区平和島2-1-1	S43.6.14
	板橋トラックターミナル	東京都板橋区高島平6-1-1	S45.10.26
	足立トラックターミナル	東京都足立区入谷6-1-1	S52.4.1
	葛西トラックターミナル	東京都江戸川区臨海町4-3-1	S58.4.1
北陸高速道路ターミナル(株)	金沢トラックターミナル	石川県金沢市神野町東202	S52.12.1
(株)三徳	四日市トラックターミナル	三重県四日市市大矢知町1925	S62.4.1
泉北高速鉄道(株)	東大阪トラックターミナル	大阪府東大阪市本庄2-7-10	S43.2.15
	北大阪トラックターミナル	大阪府茨木市宮島2-5-1	S49.3.1
(株)大阪港トランスポートシステム	大阪南港トラックターミナル	大阪府大阪市住之江区南港東4-10-108	S51.10.4
岡山県トラックターミナル(株)	岡山県トラックターミナル	岡山県岡山市中区倉富285-19	S50.4.3
広島市流通センター(株)	広島市西部トラックターミナル	広島県広島市西区草津港3-2-1	S52.4.1
四国トラックターミナル(株)	四国トラックターミナル	香川県高松市朝日町5-15-1	S46.8.11
(協)今治流通センター	天保山トラックターミナル	愛媛県今治市天保山町4-5-1	S49.8.17
徳島県トラックターミナル(株)	徳島県トラックターミナル	徳島県徳島市南沖洲5-8-72	S45.5.25
九州高速道路ターミナル(株)	熊本トラックターミナル	熊本県熊本市東区小山3-2-50	S51.6.24
	鳥栖トラックターミナル	佐賀県鳥栖市藤木町字若桜3-19	S56.4.29
鹿児島県共同トラックターミナル(株)	鹿児島臨海トラックターミナル	鹿児島県鹿児島市南栄4-11-1	S52.11.21
16事業者	22箇所		

出典：国土交通省「一般トラックターミナル一覧」

<https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/content/001602156.pdf>

(以下出典：H17 白書)

○地域間物流の効率化

地域間物流の分野では複合一貫輸送を始めとする物流の効率化を目標として、港湾・貨物駅等の物流拠点の整備や幹線部分における貨物輸送力の増強等を進めている。さらに、物流拠点施設と高速道路等の結節である連絡道路を整備して、トラックによる輸送を円滑にすることにより、全体輸送の効率化を図っている。具体的には、「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律(物流総合効率化法)」に基づく高速道路のインターチェンジ等の周辺における物流拠点施設の立地支援等の措置を講じている。

○都市内物流の強化

現在、都市内の渋滞が深刻な問題となっているが、渋滞の緩和により都市内の平均走行速度が改善されると、窒素酸化物(NOx)や浮遊粒子状物質(SPM)等の大気汚染物質や CO2 の排出量が削減されることから、渋滞対策は都市内物流の効率化という観点だけでなく、環境問題という側面から見ても、非常に重要な施策の一つである。

積載効率の向上を目的とし、トラックの自営転換(注 2)を進めるとともに、共同集配事業を促進するための施設整備や実証実験を行っている。また、「流通業務市街地の整備に関する法律」に

に基づき、平成 17 年 3 月末までに 22 都市、29 箇所の流通業務市街地が整備された(うち 27 箇所が稼動中)。

さらに、地方公共団体の駐車場附置義務条例に荷さばき施設を位置付けるよう促しており、平成 17 年 3 月末現在で 76 自治体において、一定の商業施設等への荷さばき施設の設置義務付けを内容とする条例の改正が実施された。

(注 2)荷主の自家用トラックから輸送効率の良い営業用トラックへの利用転換を行うこと