

# 社会資本整備関係 参考資料(国際比較)

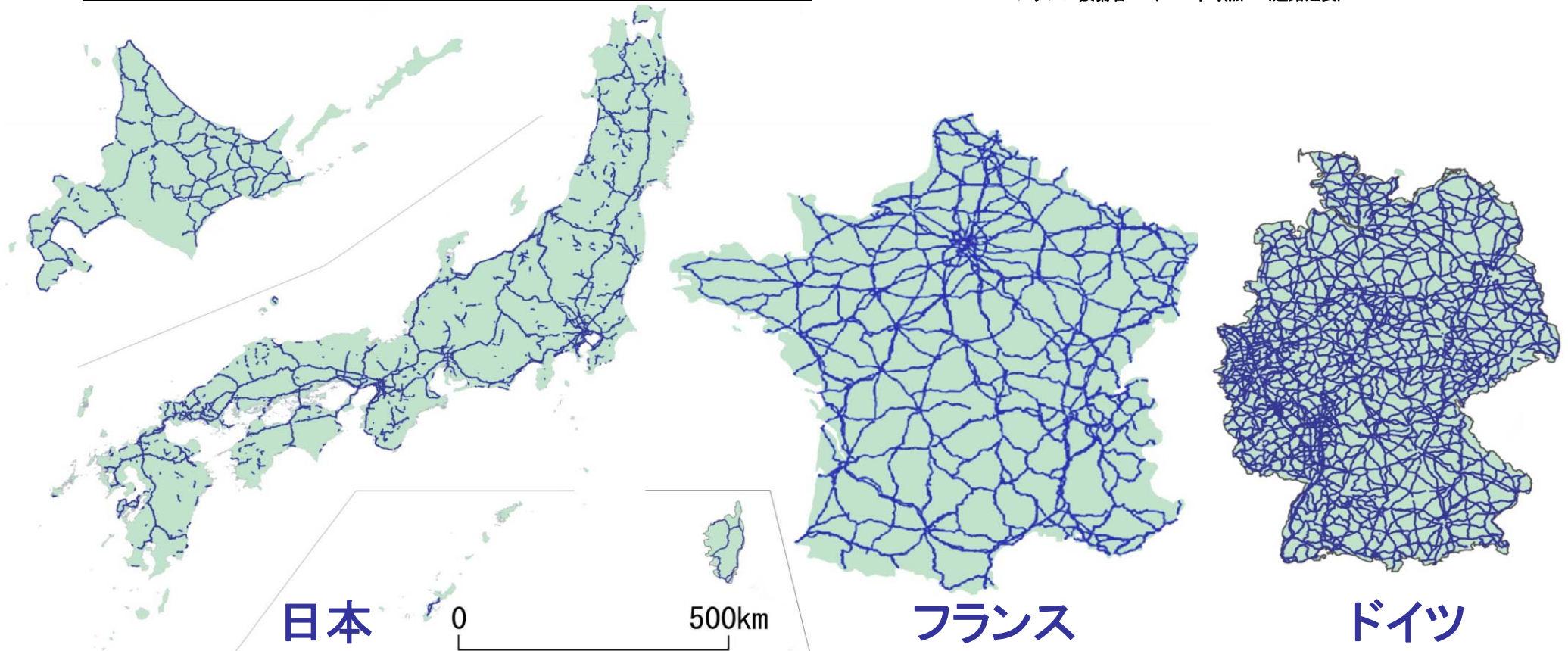
平成22年11月24日

# 道路ネットワークの国際比較(制限速度60km/h以上)

○日本ではサービス水準の高い道路がネットワーク化されていない。

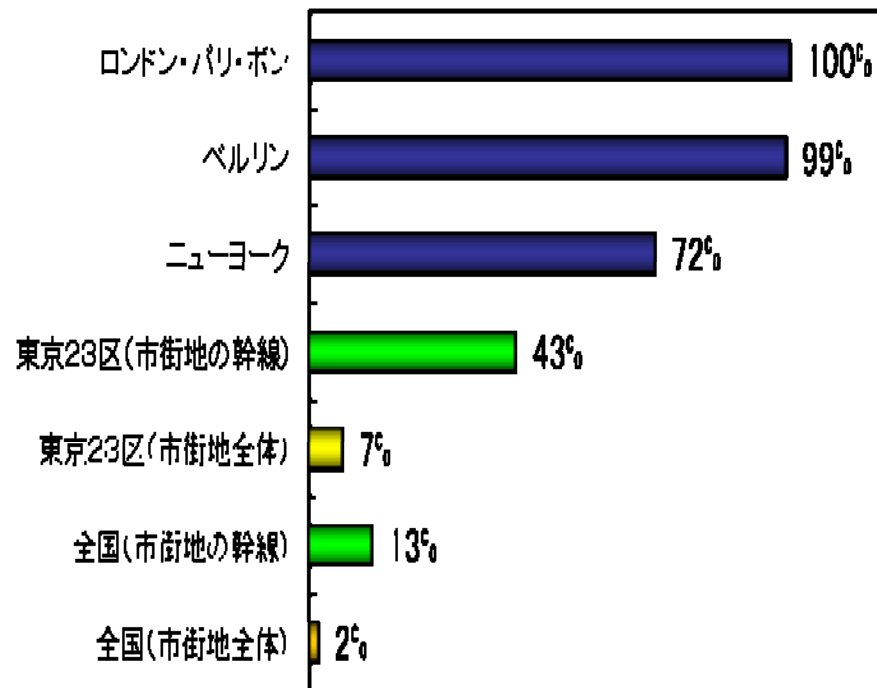
	道路延長	対象
日本	約21,200km	自動車専用道路、一般国道
フランス	約36,800km	高速道路、国道
ドイツ	約53,100km	アウトバーン、連邦道路

出典：日本：平成16年版全国デジタル道路地図（道路網）  
平成11年道路交通センサス  
＋平成11～16年度間に開通した高規格及び都市高速（道路延長）  
ドイツ：ヨーロッパデジタル道路地図 2001（道路網）  
ドイツ連邦交通省資料（2003年）（道路延長）  
フランス：ヨーロッパデジタル道路地図 2001（道路網）  
Code de la Route（制限速度）  
フランス設備省HP（2003年時点）（道路延長）



- 欧州の諸都市では電線類は地中にあることが基本となっている。
- 東京23区の踏切箇所数は、海外の主要都市に比較し非常に多く、パリの約60倍。

【欧米主要都市と日本の都市の無電柱化の現状】



【東京23区とパリの踏切数の比較】



※パリ出典：フランス鉄道線路事業公社WebSite (LRTを除く)

【東京23区と海外の主要都市との踏切数の比較】

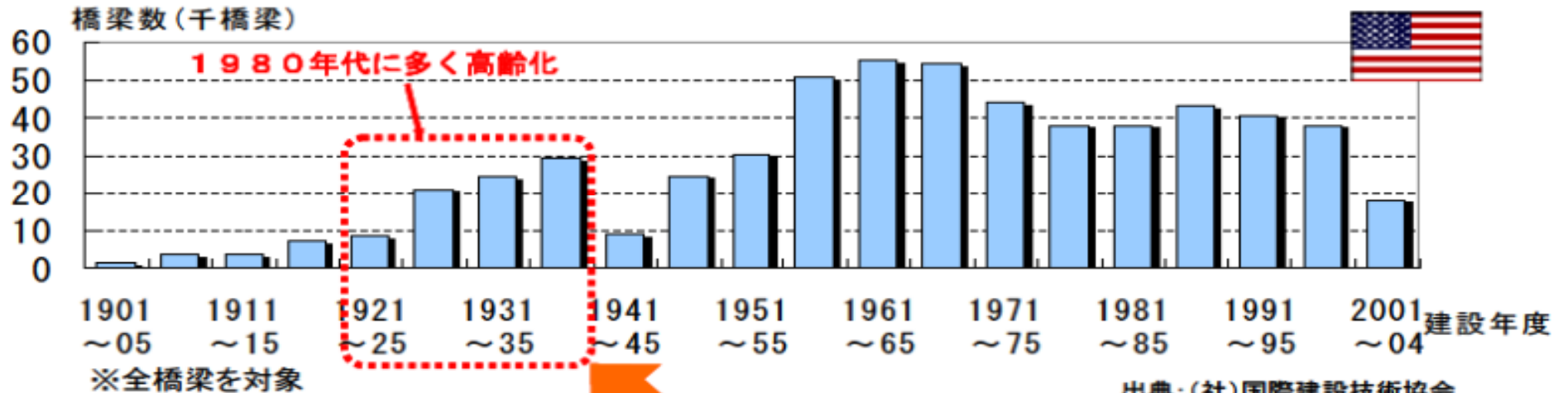
東京23区	ニューヨーク	ロンドン	ベルリン	パリ
672	122	10	46	11

(H21現在) (H17現在) (H17現在) (H17現在) (H21現在)※

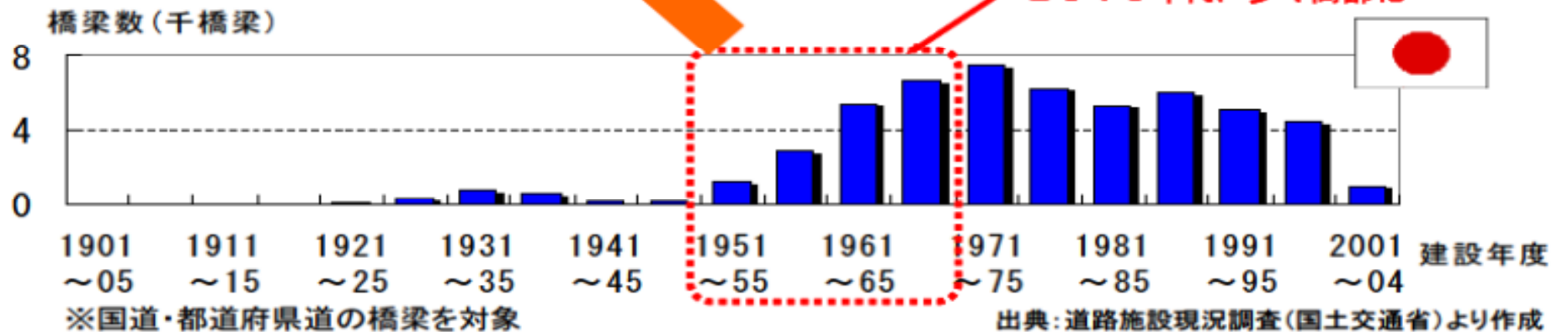
- ※1 欧米の都市は電気事業連合会調べによる1977年の状況 (ケーブル延長ベース)
- ※2 日本の状況は国土交通省調べによる2008年度末の状況 (道路延長ベース)
- ※3 幹線：国道、都道府県道
- ※4 市街地：都市計画法における市街化区域または人口10万人以上の用途地域

米国では、日本よりも30年早い1980年代に多くの道路施設が高齢化。  
 橋の落橋や通行止めなどが頻発し、国民生活・経済活動に多大なる支障が生じた。  
 このような状況を教訓として、重点的に予防保全対策が行われた結果、状況が改善されてきている。

【米国の橋梁の建設年】



【日本の橋梁の建設年】

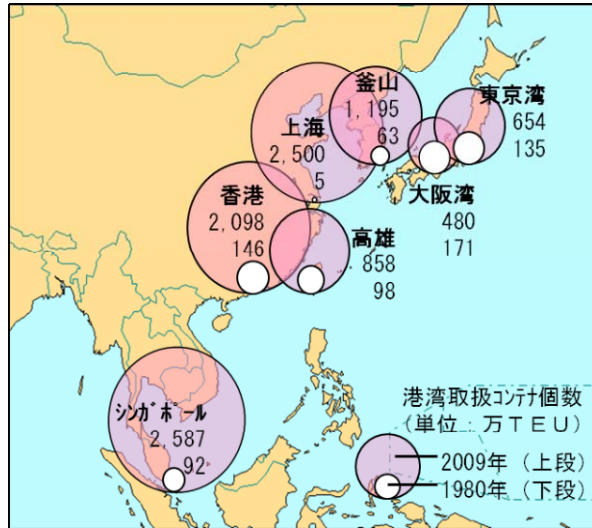




# 我が国の国際コンテナ輸送を取り巻く状況

- 我が国の港湾のコンテナターミナルでは、大型化するコンテナ船への対応が遅れている。
- コンテナ取扱料金の国際比較では、他のアジア主要港と比較して2割～3割程度割高となっている。

## 【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



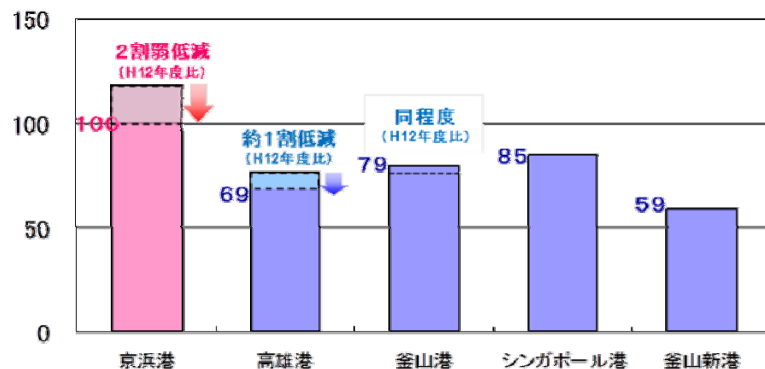
【注】外内貿を含む数字。\*東京湾は東京港・横浜港、大阪湾は大阪港・神戸港。ただし、大阪湾は2008年の数字。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK1982, 2010  
March 2010 CONTAINERISATION INTERNATIONALをもとに国土交通省港湾局作成

## 【コンテナ取扱料金の国際比較】

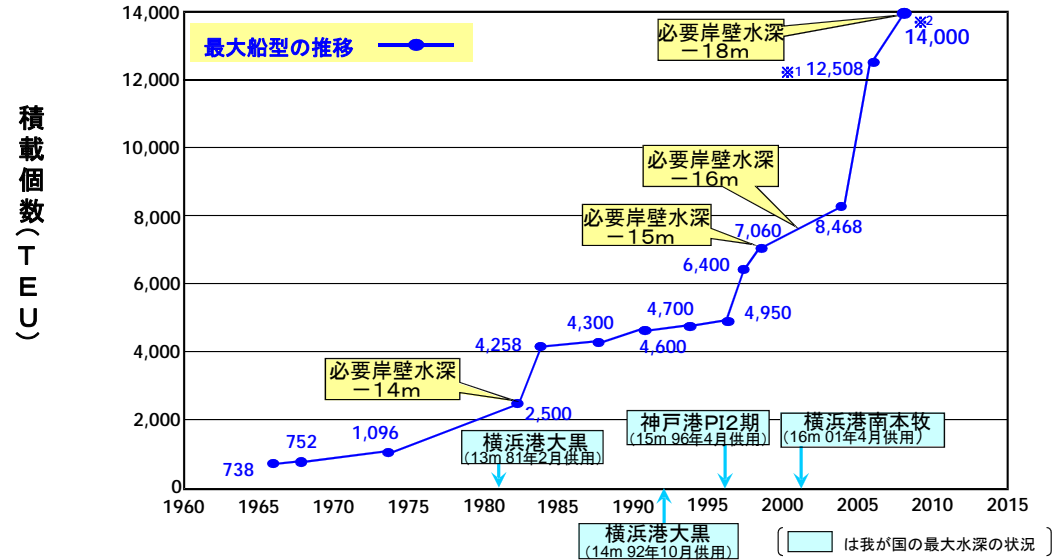
### 平成20年(2008年)におけるコンテナ取扱料金の国際比較

(40フィートコンテナ1個あたり 京浜港=100)



\*コンテナ取扱料金は、港湾利用者に対するヒアリング結果(平成12年、平成20年)による

## 【コンテナ船の大型化】



\*1 マースクのEクラス(EMMA MAERSK等)はMAERSK LINEのHPでは11,000TEU積みと公表されている

\*2 外国の船社において、1万5千TEU~1万8千TEU積みのコンテナ船の新造計画も進められており(2010年8月4日 日本海事新聞報道)、今後更なるコンテナ船の大型化が進展する見込み

出典:2004年まで海事産業研究所「コンテナ船の大型化に関する考察」、2004年以降はオーシャンコマース社の情報を基に国土交通省港湾局作成

## 【日・中・韓主要港の水深16m以上の岸壁整備状況】

国名	港名	バース数(供用中) (水深16m以上)
日本	東京	0
	横浜	2
	名古屋	2*
	大阪	1*
	神戸	1*
韓国	釜山	17
中国	上海	16

出典: バース数:国土交通省港湾局調べ(2010年8月時点)

\*大阪港G12は航路水深14mで暫定供用、神戸港PC18、名古屋港TS1.2は航路水深15mで暫定供用

○海外の先進国と比較すると、目標とする安全度や治水施設等の整備率は低い。

国名	河川名等	治水安全度の目標※1	整備率※2
アメリカ	ミシシッピ川下流	概ね1/500程度※3	約94%※4
イギリス	テムズ川	1/1,000※5	100%※5
オランダ	国の中枢を含む沿岸部	1/10,000※6	約94%※7
日本	荒川	1/200	約40%

※1 治水安全度の目標：治水施設の整備の目標としている洪水の年超過確率

※2 整備率：河川整備の計画に基づき、必要となる堤防等のうち、整備されている堤防等の割合

※3 “Sharing the Challenge :Floodplain Management into the 21st Century”, Report of the Interagency Floodplain Management Review Committee to the Administration Floodplain Management Task Force, p.60, 1993.

※4 “Report of the secretary of the army on civil works activities for FY 2005”, Department of the Army, p.41-81,82, 2006.5

※5 “Strategic Environmental Assessment Environmental Report Summary”, Environment Agency, p.2, 2009.4.

※6 “Flood Defence Act 1996” (<http://www.safecoast.org/editor/databank/File/Flood%20Defence%20Act%201996.pdf>)

※7 “Water in Focus 2004 Annual report on water management in the Netherland”, Ministry of Transport, Public Works and Water Management in co-operation with the partners of the National Administrative Consultation on Water.

(<http://www.rijkswaterstaat.nl/rws/riza/waterinbeeld/wib2004e/index.html>)