

## 【指標－5】拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（中間アウトカム指標）

現在の値：	59%
中期的な目標：	長期的に国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態（約90%）とすることを目標とし、平成19年度までに約68%とする
平成15年度の目標：	61%（青森港へのアクセスを確保）

### ①指標の現況値と数値目標

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率については、国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態（約90%）とすることを長期的な目標とし、そのため、平成14年度の59%を、平成19年度までに68%とすることを中期的な目標とする。

平成15年度末においては、青森港へのアクセスを確保し、61%とすることを目標としている。（図5-1）

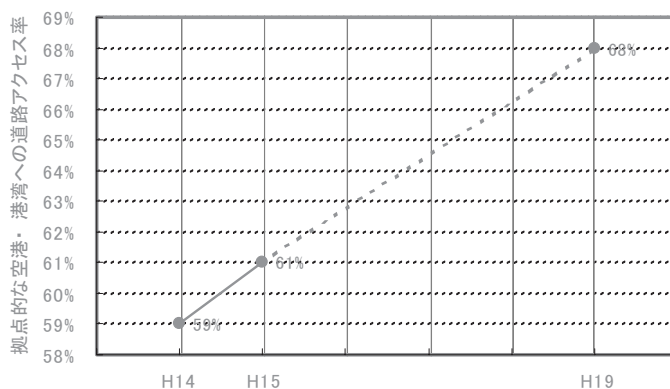


図5-1 指標の現況値及び数値目標

### ②指標の定義、位置づけ、目標

#### 【指標の定義】

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率は、高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾<sup>1</sup>の割合を表す。

#### 【指標の位置づけ・目標】

国際的な人・物・情報の移動を促進し、我が国の国際競争力と魅力の向上を図るためには、空港・港湾と高規格幹線道路等との連携強化を図り、積み替え、乗り換えの円滑化を図ることが不可欠である。

<sup>1</sup> 拠点的な空港とは第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港をさし、拠点的な港湾とは総貨物取扱量が1,000万t/年以上又は国際貨物取扱量500万t/年以上の重要港湾・特定重要港湾をさす。（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。）

そこで、国際的な水準の交通サービスの確保等のために特に重要な空港・港湾へのアクセス道路の整備の進捗を表す中間アウトカム指標として、「拠点的な空港・港湾への道路アクセス率」を採用した。

### ③指標の示す現状と問題点

#### ○ 欧米に比べ低い空港・港湾アクセス

我が国における拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備状況は、それぞれ74%、53%と、以前に比べれば一定の改善が見られる。しかしながら、欧米に比べ、依然として低水準<sup>1</sup>であり(図5-2)、このことは、我が国の国際競争力と魅力を低下させる一因となる可能性がある。

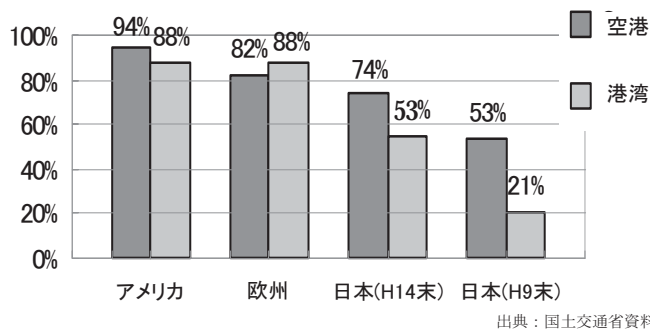


図5-2 拠点的な空港・港湾と高速道路網のアクセス状況(国際比較)

つまり、物流における道路輸送の分担率は高く、我が国の玄関口となるような港湾、空港との道路アクセスの改善を図らない場合、生産地と消費地との間の輸送が円滑に行われず、高コストなどによる悪影響を生じさせることとなる。

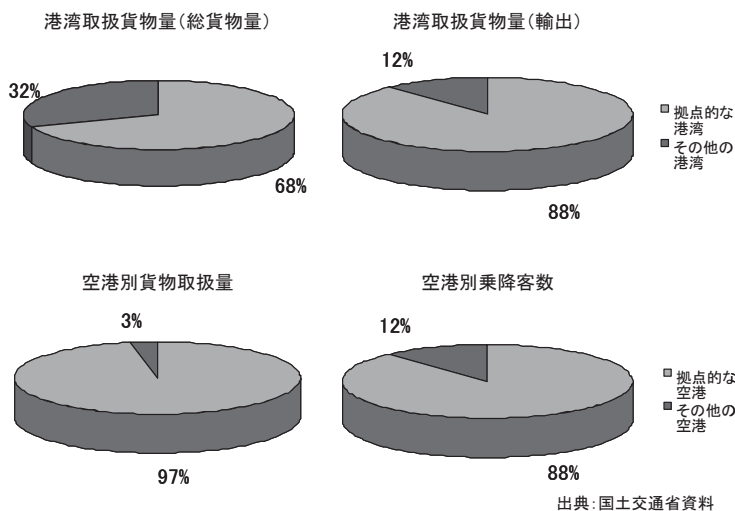


図5-3 拠点的な空港・港湾の重要性

さらに、諸外国から来訪した外国人が、我が国の観光の舞台となる都市・地域へ向かうための道路アクセスが十分でない場合、我が国の魅力を十分にアピールできない可能性がある。

こうした事態を回避するため、取扱貨物量や乗降客数からみて一定の重要性を持つ、拠点的な空港・港湾に関しては、現在の欧米諸国とほぼ同水準の道路アクセス率を確保する必要がある。

<sup>1</sup> 欧米は平成13年(2001年)末。対象空港は、国際定期便が就航している空港、対象港湾は、欧州が総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾、米国の総貨物取扱量が年間1,000万t以上又は国際貨物取扱量が年間500万t以上の港湾

#### ④課題と講じる施策

##### ○ 拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備

拠点的な空港・港湾へのアクセス道路を効果的、効率的に整備し、国際的な水準の交通サービスを確保等することで、国際競争力と魅力の向上を図る。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の整備	高規格幹線道路の整備 地域高規格道路の整備

⑤指標のバックデータ

1)対象となる空港・港湾及び道路アクセスの現況

対象空港名	H14 連結	乗降客数	貨物取扱量	対象港湾名	H14 連結	総貨物量	国際貨物量	対象港湾名	H14 連結	総貨物量	国際貨物量
単位		(千人)	(ト)	単位		(千ト)	(千ト)	単位		(千ト)	(千ト)
新千歳	○	18,023	259,603	苫小牧	○	90,704	19,182	和歌山下津		50,780	34,659
函館		2,262	17,636	室蘭	○	47,315	22,613	姫路		41,353	11,920
秋田	○	1,230	6,200	函館	○	34,005	14,611	敦賀	○	10,651	0
仙台	○	3,292	23,938	小樽	○	23,286	8,716	水島		91,273	51,407
新東京国際	○	27,390	1,885,689	釧路		20,200	11,572	徳山下松		58,834	17,750
東京国際	○	56,402	656,710	青森		24,302	561	宇野		55,012	287
新潟		1,268	4,784	八戸	○	33,389	540	福山	○	53,876	934
名古屋	○	10,889	180,582	仙台塩釜	○	38,649	20,066	宇部	○	32,403	7,765
中部国際	—	—	—	小名浜		10,477	0	呉	○	22,743	0
関西国際	○	20,491	966,766	千葉	○	169,043	96,704	広島		13,973	0
大阪国際	○	16,344	147,783	横浜	○	116,993	72,161	岩国		13,183	2,906
広島	○	3,327	26,934	川崎	○	92,660	53,752	下関		9,796	1,169
高松		1,610	10,708	東京	○	84,559	39,283	高松		55,937	38,541
松山		2,687	12,800	横須賀	○	13,152	5,234	松山		18,300	0
福岡	○	19,688	271,429	大洗	○	10,683	2,593	東予	○	11,267	261
大分	○	2,059	14,710	新潟	○	37,697	7,727	高知		9,117	2,974
長崎	○	2,957	21,984	伏木富山		8,052	2,793	徳島小松島		9,383	16
宮崎	○	3,348	21,513	名古屋	○	157,706	103,682	北九州	○	93,454	31,732
鹿児島	○	6,114	37,637	四日市		58,643	39,327	大分		64,927	36,241
那覇		11,234	167,808	清水		17,069	3,608	鹿児島		46,675	11,410
20空港	14箇所	210,615	4,735,214	三河		17,776	4,891	博多	○	41,931	21,763
				大阪	○	92,948	33,375	苅田		30,079	5,229
				神戸	○	84,640	41,023	別府	○	9,969	0
				堺泉北	○	74,519	28,849	47港湾	25箇所	2,203,383	909,827

※ 対象となっているものは次のとおり。

- ・拠点的な空港：第一種空港及び国際定期便が就航している第二種空港
- ・拠点的な港湾：総貨物取扱量が1,000万t/年以上又は国際貨物取扱量500万t/年以上の重要港湾・特定重要港湾（国際コンテナ航路、国際フェリー航路及び内貿ユニット航路のいずれも設定されていないものを除く。）

※ 「H14連結」欄の○印は、平成15年3月末現在で10分以内アクセスを達成している空港・港湾。

※ 表中の対象空港の乗降客数・貨物取扱量については「数字でみる航空2002」、対象港湾の総貨物取扱量及び国際貨物取扱量については「数字でみる港湾2002」から国土交通省作成。