

## 国際水準の物流ネットワークの戦略的な構築

**拠点的な空港・港湾へのアクセス率は順調に推移し 67%を達成。さらに 1 箇所のアクセスを達成し 68%に。**



【拠点的な空港・港湾への道路アクセス率 (全国)】

### (1)取組みの背景と必要性

■ **国際水準に満たない空港・港湾アクセス率**

高速道路等の IC から拠点的な空港・港湾への 10 分以内のアクセス率は、欧米の約 9 割に比べ、我が国のアクセス率は 67%と未だ十分な水準に達していない。

■ **国際物流に対応した道路ネットワークの不足**

橋梁の強度等の問題により物流上重要なルート上においても通行に支障がある区間が存在するため、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するなど、国際競争力強化の観点からも大きな課題となっている。

### (2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **四日市港への 10 分アクセスを確保するための整備を推進し、円滑な国際・国内物流を可能に**

四日市港では、10 分以内の道路アクセスを確保するための整備を推進し、物流の円滑化が確保された。

■ **国際標準コンテナ車の円滑な通行を可能とすべき幹線道路ネットワークを選定**

現在供用中の区間を対象に、国際標準コンテナ車(最大積載時の車両総重量が 44t、車高 4.1m)の円滑な通行を可能とすべき、幹線道路ネットワーク(約 29,000 km)を選定した。また、国際コンテナ通行支障区間(47 区間)のうち、6 区間については、橋梁補強等の対策事業の実施により解消され、物流の効率化が図られた(図 1-3)。

■ **効果的なハード施策を組み合わせることでアクセス道路の走行速度が向上**

IC 等から拠点的な空港・港湾へのアクセス機能が十分でない箇所を中心とした道路拡幅、交差点改良等のハード施策を実施したことなどにより、走行速度が向上した。

### (3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **国際物流基幹ネットワークの整備推進を図る**

引き続き国際コンテナ通行支障区間の早期解消を図るとともに、三大都市圏環状道路等高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進し、中期的には国際物流基幹ネットワーク(約 34,000 km)の整備を図る。

■ **中期的に欧米並の約 9 割とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す**

近年、国際標準コンテナによる輸出入が大幅に増加し、世界的にも増加傾向にあるなか、国際競争力の基盤となる効率的なマルチモーダル交通体系の構築が不可欠である。中期的に欧米並の約 9 割とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す(図 1-5)。

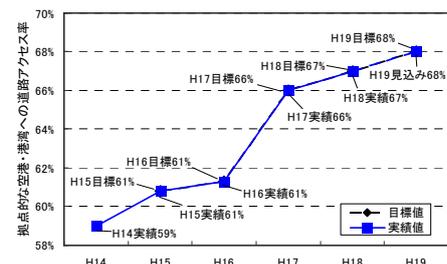
■ **引き続きハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセス道路の走行速度の向上に努める**

### (4)代表的な指標の動向

■ **拠点的な空港・港湾へのアクセス率は順調に推移**

アクセス率について、平成 14 年度末の 59%が平成 18 年度末に 67%まで向上し、目標の達成に向けて指標は順調に推移している。

平成 14 年度実績		59%
平成 18 年度	実績	67%
	目標	67%
平成 19 年度	見込み	68%
	目標	68%



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

空港・港湾へのアクセス道路は、物流・人流の拠点である空港及び港湾と高速の道路ネットワークを結ぶための道路である。我が国のマルチモーダル交通体系において、このアクセス道路の整備は、1990年代前半までは極めて立ち遅れており、国際競争力及び地域間・国際交流の面で、文字通り隘路となっていた。さらに、近年、中国をはじめとするアジア諸国の経済成長は著しく、国際競争が一層激化する中で、今後とも我が国の国際競争力を維持・強化し、さらなる発展を遂げていくためには、アジア諸国との経済的な連携のもとに国内経済に活力を与える道路整備等の基盤整備が求められていることから、空港・港湾へのアクセス改善を含む、国際物流に対応した道路網の戦略的な構築を推進していく必要がある。

また、世界的な傾向にも見られるとおり、国際標準コンテナによる輸出入は大幅に増加している。また、港からの陸上輸送にあっては、そのほとんどを海上コンテナ用セミトレーラによっていることから、自動車輸送の役割は非常に重要となっている。

しかしながら、橋梁の強度等の問題により、物流上重要なルート上においても通行に支障がある区間が存在するため、迂回や積み替えなどによりリードタイムやコストが増加するなど、国際競争力強化の観点から大きな課題となっている。

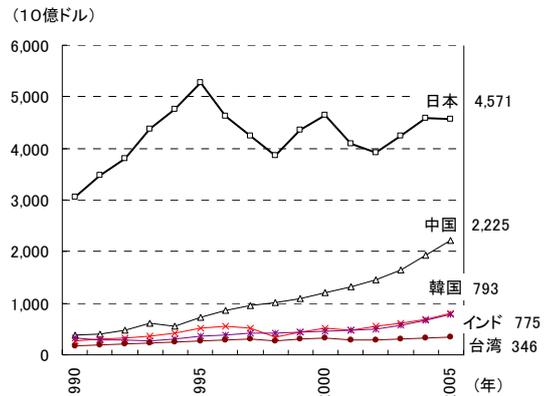


図 1-1 アジア諸国の GDP の推移  
出典)IMF,「World Economic Outlook」(2006年4月)

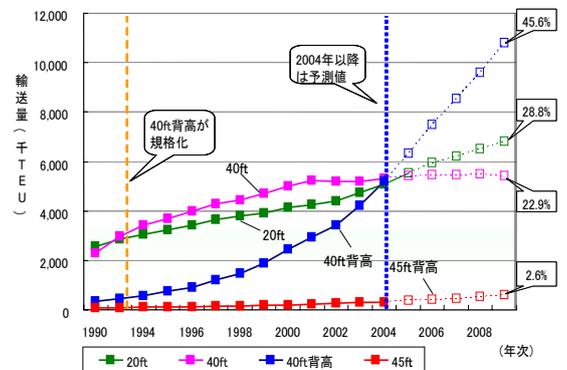


図 1-2 国際海上コンテナの全世界保有量の推移 (TEU 換算、ドライコンテナのみ)  
出典)「Containerisation International Market Analysis」

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

■ アクセス率の向上

四日市港へのアクセス道路である主要地方道上海老茂福線の4車線化により、拠点的な空港・港湾へ10分以内でアクセスできる箇所が45箇所となった。

■ 国際物流基幹ネットワークの構築

総合物流施策大綱(2005-2009)(平成17年11月閣議決定)等を踏まえ、効率的な物流ネットワークを構築する観点から、現在供用中の区間を対象に、国際標準コンテナ車(最大積載時の車両総重量が44t、車高4.1m)の円滑な通行を可能とすべき幹線道路ネットワーク(約29,000km)を選定し、国際標準コンテナ車の通行に支障がある区間(国際コンテナ通行支障区間、47区間)のうち6区間については、橋梁補強等の対策事業の実施により解消した。さらに、重要な港湾・空港と大規模物流拠点との間の物流効率化に資する三大都市圏環状道路等の高規格幹線道路、地域高規格道路等の道路整備を推進した。



図 1-3 国際物流基幹ネットワーク選定例 (首都圏)

## 【I. 国際競争力の強化】

### 新潟県道・新潟村松三川線の供用により、空港への10分アクセス達成 新潟空港（新潟県新潟市）

国道7号新潟バイパス（地域高規格道路）の竹尾ICからのアクセスルートは、市街地を通ることから、日常的に混雑が著しく、空港までのアクセスに約19分を要していた。このため、空港までのアクセス改善を図る目的として、新潟県道新潟村松三川線の整備を行ってきたところであるが、平成17年11月に本路線を供用したことにより、新潟空港への新たなアクセスルートを確認し、アクセス時間がこれまでの約3分の1となる約6分に短縮された。



図1-4 アクセス時間改善事例  
(新潟空港)

### (3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

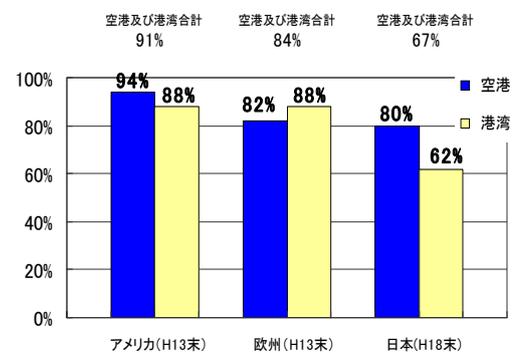
総合物流施策大綱（2005-2009）が平成17年11月に閣議決定され、また、平成18年7月には、政府・与党による「経済成長戦略大綱」（財政・経済一体改革会議）が策定されるなど、国際競争力向上の観点から、陸海空の総合的な交通体系の構築に資する道路ネットワークの整備並びに空港・港湾アクセスを含む、国際物流に対応した道路網の戦略的な構築が求められている。こうした状況を踏まえ、国際競争力強化に向けて平成19年度においては、以下の取組みを行うこととする。

#### ■ 国際物流基幹ネットワークの整備推進

平成17年度において抽出した国際標準コンテナ車が通行できない区間（国際コンテナ通行支障区間）のうち、スーパー中枢港湾（東京港・横浜港、名古屋港・四日市港、大阪港・神戸港）にかかる区間等を中心に橋梁補強等の緊急対策事業を実施し、早期解消を図る。また、交通の円滑化や都市機能の強化に加え、物流効率化に資する三大都市圏環状道路等、高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進し、中期的には国際物流基幹ネットワーク（約34,000km）の構築を目指す。

#### ■ 国際的水準に満たない空港・港湾アクセス率の向上

空港・港湾へのアクセス道路を急速に整備しているところであるが、高速道路等のICから10分以内のアクセス率が約9割である欧米に比べ、我が国のアクセス率は67%であるなど未だ不十分であり、中期的には欧米並みの水準となることを目指してアクセス率の向上を図る（平成19年度の目標値は68%）。



注) 対象空港：日本／第1種空港及び国際定期便が就航している第2種空港  
：欧米／国際定期便が就航している空港  
対象港湾：日本／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以上の重要港湾及び特定重要港湾（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にも設定されていないものを除く）  
：欧州／総貨物取扱量が年間1,000万t以上の港湾  
：米国／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

図1-5 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）

那覇空港自動車道の整備により、空港への10分アクセスを目指す  
 那覇空港（沖縄県那覇市）

那覇空港は、本島南部に位置し、県の玄関口として、観光旅行の拠点としてだけではなく、県民生活や経済活動の物流拠点を担う重要中核施設である。

現在、那覇空港から最寄り IC へのアクセスに約 20 分要しているが、平成 19 年度に那覇空港自動車道豊見城東道路（那覇空港南 IC（仮称）～豊見城 IC）が供用されることで 10 分以内でのアクセスが可能となり、沖縄県の経済活性化、観光の振興、高速定時性の確保に大きく寄与する。



図 1-6 那覇空港へのアクセスルート

■ ハード・ソフト施策を組み合わせせたアクセス道路の走行速度向上

アクセス道路は、全国平均と比較して混雑度が高く走行速度が遅いものが少なくない。効率的なマルチモーダル交通体系を構築するため、アクセス道路の機能が十分でない箇所を中心に、ソフト施策も含めて走行速度の向上を図る。

【5カ年の達成見込みについて】

○平成 19 年度目標：68% ← 平成 19 年度見込み：68%

高規格幹線道路をはじめとする拠点的な空港・港湾へのアクセス道路が順調に整備されたことにより、目標の 68% を達成する見込みである。しかし、欧米並みの水準（約 9 割）より依然として低い水準にあり、未達成のアクセス道路について、ハード・ソフト施策を組み合わせせてアクセスの迅速化に努めるとともに、更なる国際競争力の向上を図るため、既に達成済の空港・港湾についても引き続きアクセス向上に努めていく。

また、近年における東アジアとの交流・連携の活発化を踏まえると、日本海側港湾の重要性がさらに高まることが予想されるため、こうした状況を考慮しつつ、拠点的な空港・港湾の対象範囲を検討する。

【I. 国際競争力の強化】

(4) バックデータ

【拠点的な空港・港湾への道路アクセス達成状況】

ポイント：①全てのスーパー中枢港湾への10分アクセス達成（四日市港）。  
 ②平成19年度に新規達成予定である（那覇空港）。

(平成19年6月)

対象空港名	H18 連結	乗降客数	貨物取扱量	対象港湾名	H18 連結	総貨物量	国際貨物量	対象港湾名	H18 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	○	17,872	219,817	室蘭	○	36,388	13,205	神戸	○	91,182	45,703
函館		2,093	16,557	苫小牧	○	107,747	20,527	姫路		28,843	14,648
秋田	○	1,350	3,608	函館	○	32,203	767	和歌山下津		46,465	23,369
仙台	○	3,232	19,215	小樽	○	13,309	656	宇野		51,471	1,117
成田国際	○	31,373	2,240,732	釧路		20,996	4,219	水島		102,059	60,828
東京国際	○	63,304	672,465	青森	○	26,284	740	福山	○	44,184	29,877
新潟	○	1,250	2,471	八戸	○	30,691	7,687	広島		15,601	3,823
中部国際	○	10,764	225,909	仙台塩釜	○	38,168	8,998	呉	○	23,497	8,782
関西国際	○	16,279	840,237	小名浜		16,031	8,113	徳山下松		66,238	23,789
大阪国際	○	18,948	154,412	大洗	○	13,314	0	岩国		16,198	2,914
広島	○	3,276	27,304	千葉	○	165,715	97,506	宇部	○	32,277	14,111
高松		1,486	11,459	東京	○	92,032	46,509	下関		9,324	2,344
松山		2,683	10,941	横浜	○	133,280	80,188	徳島小松島		9,109	1,701
福岡	○	18,652	260,436	川崎	○	93,218	57,180	高松		51,731	328
大分	○	1,863	13,181	横須賀	○	19,000	1,867	松山		15,982	1,019
長崎	○	2,616	18,606	新潟	○	31,702	14,514	東予	○	14,171	1,770
宮崎	○	3,098	14,771	伏木富山		12,097	8,694	高知		8,656	620
熊本	○	3,125	28,238	清水	○	18,084	10,339	北九州	○	101,705	31,412
鹿児島	○	5,714	44,179	名古屋	○	187,134	121,963	博多	○	36,519	13,174
那覇	②	13,494	177,640	三河		25,241	13,773	苅田	○	30,405	7,024
20空港	16箇所	222,471	5,002,178	四日市	○	① 63,099	43,063	大分		66,400	35,813
				敦賀	○	16,822	3,426	別府	○	9,533	0
				大阪	○	93,142	35,634	鹿児島		47,982	1,372
				堺泉北	○	73,048	27,480	47港湾	29箇所	2,278,279	952,586

出典)「平成17年分空港管理状況調書」「港湾統計(年報)平成17年」

【国際コンテナ通行支障区間の状況及び対策】

ポイント：①平成18年度に国際コンテナ通行支障区間を6区間解消した。

(国際コンテナ通行支障区間解消率：約13%)

②スーパー中枢港湾に係る国際コンテナ通行支障区間を中心に解消を図る。

(平成19年6月)

No.	国際コンテナ通行支障区間	要因	必要な対策	解消状況
1	国道38号 十勝郡浦幌町共栄91～ 白糠郡白糠町マサルカ17-1	空間高不足	高規格道路整備 北海道横断自動車道	
2	国道230号 虹田郡虹田町洞爺湖温泉町～ 虹田郡虹田町温泉	天災による不通	不通区間の整備 虹田IC関連事業	○
3	国道337号 江別市王子6-5～ 江別市角山	工作物障害	高規格道路整備 美原道路	
4	国道453号 有珠郡大滝村字清原～ 伊達市長和	耐荷重不足	橋梁補強 緩溪道路	
5	道道留萌港線 留萌市大町1-92-2地先～ 留萌市本町2-21-1地先	工作物障害	案内標識の移設	○
6	国道7号 山形県鶴岡市温海字温福～ 山形県鶴岡市三瀬字横町	空間高不足	高規格道路整備 日本海沿岸東北自動車道	
7	国道7号 秋田県北秋田市今泉～ 秋田県北秋田市綴子	空間高不足	現道改良 龍ヶ鼻トンネル	○
8	国道49号 福島県いわき市好間町北好間字清水～ 福島県郡山市富田町字中亀田	空間高不足	改築事業 三和トンネル	
9	国道283号 岩手県釜石市甲子町～ 岩手県遠野市上郷町板沢	空間高不足	改築事業 仙人トンネル	○
10	都道環状7号線 大和大桥	耐荷重不足	橋梁補強 大和大桥	
11	都道環状7号線 都大橋	耐荷重不足	橋梁補強 都大橋	
12	国道122号 東京都北区神谷～ 埼玉県川口市本町	耐荷重不足	橋梁補強 新荒川大橋	
13	国道245号 茨城県水戸市塩崎町～ 茨城県ひたちなか市国神前	耐荷重不足	橋梁架替 湊大橋	
14	国道7号 新潟県岩船郡山北町勝木地先 (勝木トンネル)	空間高不足	トンネル撤去 勝木トンネル	
15	市道榎山ノ下線 新潟県新潟市榎町	耐荷重不足	橋梁架替 焼島橋	
16	県道新潟大外環状線 新潟県新潟市前新田	線形不良	バイパス整備 前新田バイパス	
17	県道富加美濃線 岐阜県関市志津野～ 岐阜県美濃市松森	幅員狭小	現道拡幅 県道富加美濃線	○
18	国道365号 三重県いなべ市大安町高柳～ 三重県四日市市上海老	幅員狭小	バイパス整備 員弁バイパス	
19	国道473号 静岡県牧之原市東萩間～ 静岡県島田市金谷	幅員狭小	バイパス整備 金谷相良道路	
20	国道473号 静岡県牧之原市東萩間～ 静岡県牧之原市西萩間	幅員狭小	バイパス整備 相良バイパス	
21	国道152号 静岡県浜松市根笠～ 静岡県浜松市根笠(旧浜北市境)	線形不良	バイパス整備 浜北天竜バイパス	
22	府道大阪中央環状線 大阪府守口市～ 大阪府摂津市	耐荷重不足	橋梁架替 鳥飼大橋	
23	国道161号 福井県敦賀市足田～ 滋賀県境	幅員狭小	現道拡幅 足田トンネル	
24	国道27号 福井県敦賀市岡山町～ 福井県小浜市湯岡	空間高不足	バイパス整備 美浜東バイパス	
25	国道27号 福井県小浜市湯岡～ 福井県小浜市岡津	空間高不足	高規格道路整備 近畿自動車道敦賀線	
26	国道250号 兵庫県姫路市飾磨区～ 兵庫県姫路市網干区	耐荷重不足	橋梁補強 網干大橋	

No.	国際コンテナ通行支障区間	要因	必要な対策	解消状況
27	国道53号 岡山県勝田郡奈義町馬桑～ 鳥取県鳥取市東町1丁目	空間高不足	高規格道路整備 中国横断自動車道 姫路鳥取線	
28	国道9号 鳥根県大田市静間町～ 鳥根県大田市温泉津町	空間高不足	高規格道路整備 仁摩・温泉津道路他	
29	国道185号 広島県東広島市安芸津町三津～ 広島県竹原市竹原町	空間高不足	バイパス整備 安芸津バイパス	
30	市道用土元町線 広島県府中市府川町～ 広島県府中市府川町	耐荷重不足	現道改良 都市計画道路 朝日上通り線	
31	県道呉平谷線 広島県安芸郡熊野町平谷～ 広島県呉市焼山中央2丁目	耐荷重不足	橋梁架替 焼山橋	
32	国道191号 山口県長門市三隅上～ 山口県萩市山田	空間高不足	高規格道路整備 萩・三隅道路	
33	県道徳山新南陽線 山口県周南市千代田町～ 山口県周南市西新地	耐荷重不足	橋梁補強 新開橋	
34	県道丸亀詫間豊浜線 香川県仲多度郡多度津町～ 香川県三豊市詫間町	線形不良	バイパス整備 多度津西工区	
35	国道377号 香川県仲多度郡まんのう町～ 香川県三豊市山本町	線形不良	交差点改良 佐文交差点	
36	県道高松長尾大内線 香川県高松市松島町～ 香川県高松市上福岡町	幅員狭小	バイパス整備 都市計画道路福岡三谷線	
37	国道32号 香川県仲多度郡まんのう町～ 徳島県三好市	空間高不足	バイパス整備 猪ノ鼻道路	
38	国道201号 福岡県飯塚市大字鶴三崎1547-3～ 福岡県飯塚市大字鶴三崎字元船1157-1	幅員狭小	バイパス整備 飯塚庄内田川バイパス	
39	県道三池港線 福岡県大牟田市三川町～ 福岡県大牟田市新港町	幅員狭小	街路事業 新港町勝立線	
40	国道325号 山鹿市鹿本町末民字上町1112-4地先～ 菊池市七城町大字台(うてな)地内	耐荷重不足	橋梁補強、現道拡幅 (うてな)拡幅	○
41	県道荒尾長洲線 荒尾市平山字西浦1963-2地先～ 荒尾市野原字長田125-9地先	幅員狭小	バイパス整備 県道荒尾長洲線	
42	国道217号 大分県久見市中央町760-58～ 大分県佐伯市駅前1丁目3483-3地先	空間高不足	高規格道路整備 東九州自動車道	
43	国道217号 大分県佐伯市駅前1-3483-3地先～ 大分県佐伯市弥生大字小田字 イサイクマ891-2地先	空間高不足	バイパス整備 佐伯弥生バイパス	
44	国道3号 熊本市清水町大字新地守馬立1860-3～ 熊本県熊本市新南部6-157-4	幅員狭小	バイパス整備 熊本北バイパス	
45	国道203号 佐賀県唐津市養母田川原屋～ 佐賀県多久市東多久町大字別府	工作物障害	地域高規格道路整備 佐賀唐津道路	
46	国道205号 長崎県佐世保市大塔町1025-1～ 長崎県東彼杵郡東彼杵町大字 彼杵宿字江頭700-5	耐荷重不足	橋梁架替 彼杵踏橋	
47	国道204号 伊万里市黒川町大字小黒川～ 伊万里市蓮池町	耐荷重不足	橋梁補強 黒塩橋	