

# 国際競争力の強化に係る 社会資本に関する国際比較

---

平成24年5月28日

## 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

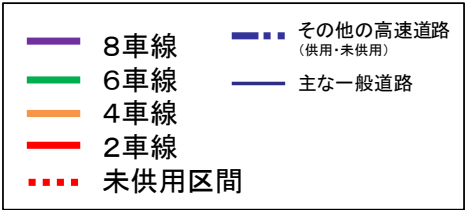
### 2-1 世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港・港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上や、官民連携による海外プロジェクトの推進

#### (1) 国際競争力の基盤整備 ① 都市機能の高度化及び都市交通ネットワーク整備

・首都圏3環状などの大都市圏環状道路の整備の推進

#### < 都市交通ネットワーク整備に関する指標 >

○[34] 三大都市圏環状道路整備率 【56%(H23年度末)→約75%(H28年度末)】



都市名	計画延長	供用延長	整備率	備考
東京	525km	251km	48%	2012年4月現在
北京	433km	433km	100%	2009年9月12日完成
ソウル	168km	168km	100%	2007年12月28日完成
パリ	313km	272km	87%	2011年1月現在
ワシントンDC	103km	103km	100%	1998年完成
ロンドン	188km	188km	100%	1986年完成
ベルリン	223km	217km	97%	2009年1月現在

### 東京



### 北京



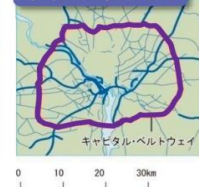
### パリ



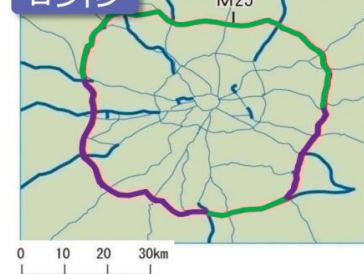
### ソウル



### ワシントンDC



### ロンドン



### ベルリン



## 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

2-2 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

### (2) 基幹となる交通・物流ネットワークの整備

- ・他地域との間のヒト・モノの移動を容易にする主要都市間等を連絡する高規格幹線道路等の整備
- ・既設高速道路の車線・ICの増設等

### <地域間交流の強化に関する指標>

○[11] 道路による都市間速達性の確保率※ 【46%(H22年度末)→約50%(H28年度末)】

(※主要都市等をつなぐ都市間リンクのうち都市間連絡速度(都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの)60km/hが確保されている割合)

### ○ 都市間連絡速度の国際比較

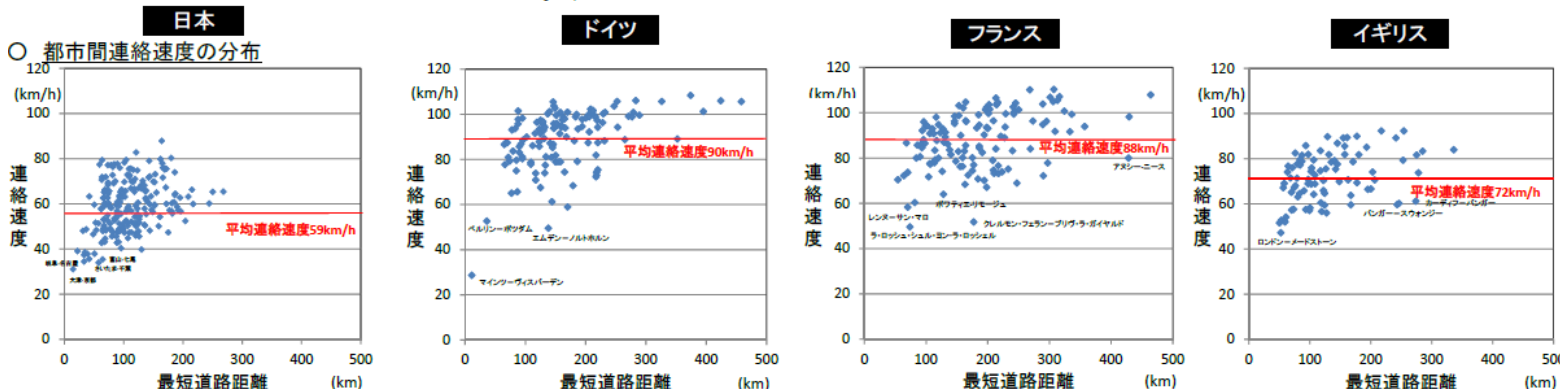
	日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
平均連絡速度	59 km/h	90 km/h	88 km/h	72 km/h	73 km/h	60 km/h

※ 日本の所要時間経路探索システム(Google Maps)による平均連絡速度: 51km/h

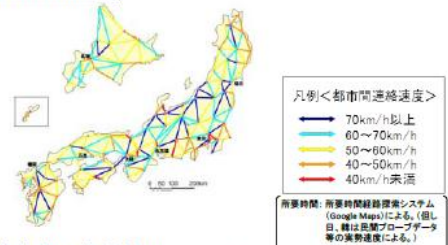
### 都市間連絡速度: 都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの

対象都市: 拠点都市及び一定の距離離れた人口5万人以上の都市及び主要港湾を国毎に設定

※ 拠点都市: 日本: 都道府県庁所在地(北海道: 旧支庁)、独: 州都、仏: 地方圏庁所在地、英: 地域開発庁(RDA)



### ○ 都市間連絡速度



### ○ 高速道路の整備状況



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

2-2 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

(1)国際競争力のある観光地域の形成、美しい国土・地域づくりの推進

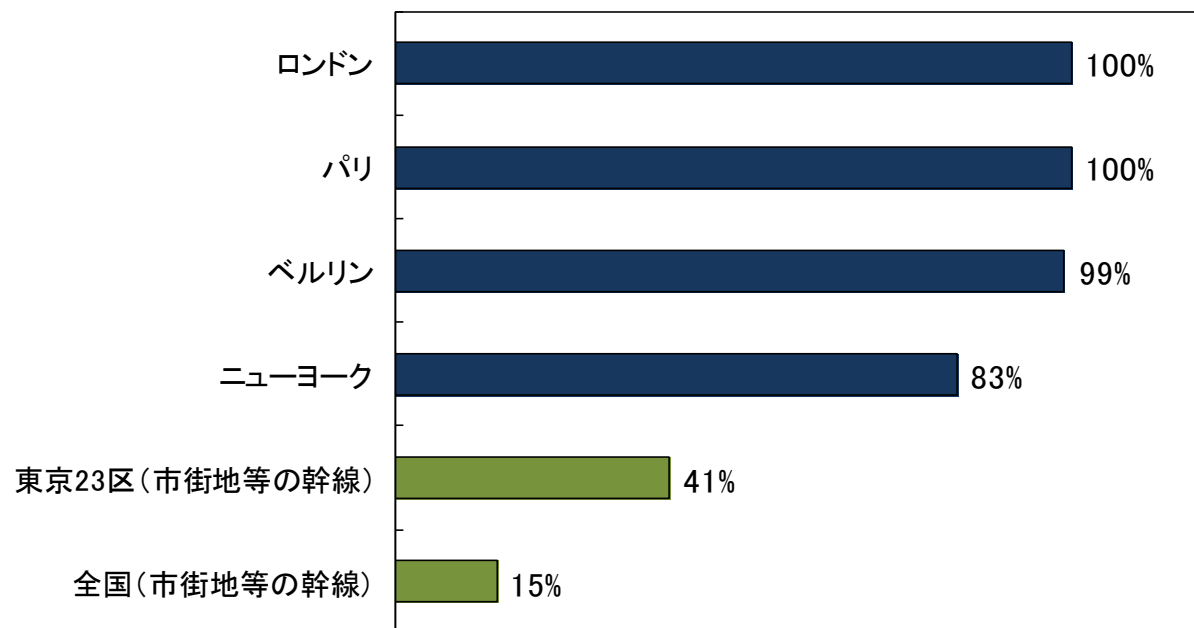
②美しい国土・地域づくりの推進

・観光地の魅力向上、歴史的街並みの保全、伝統的祭り等の地域文化の復興等に資する無電柱化の推進

<美しい国土・地域づくりに関する指標>

○[8] 市街地等の幹線道路の無電柱化率 【15%(H23年度末)→18%(H28年度末)】

## 【欧米主要都市と日本の都市の無電柱化の現状】



※1 ロンドン、パリは海外電力調査会調べによる2004年の状況(ケーブル延長ベース)

※2 ベルリンは国土交通省調べによる2012年の状況(ケーブル延長ベース)

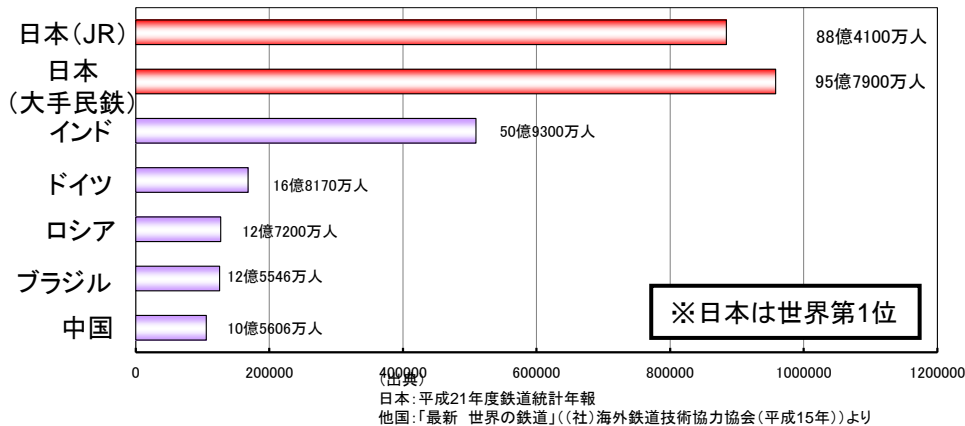
※3 ニューヨークは国土交通省調べによる2011年の状況(ケーブル延長ベース)

※4 日本の状況は国土交通省調べによる2011年度末の状況(道路延長ベース)

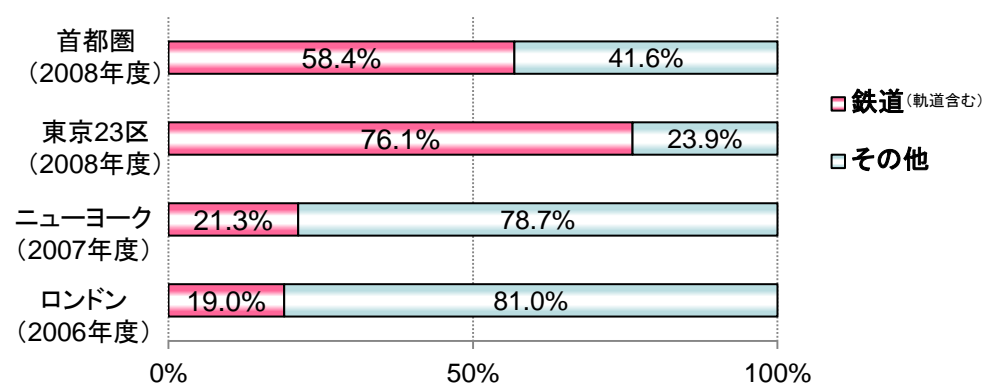
幹線道路：国道・都道府県道

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  
 2-2 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  
 (2) 基幹となる交通・物流ネットワークの整備  
 ・基幹的な高速輸送体系を形成する整備新幹線の整備等

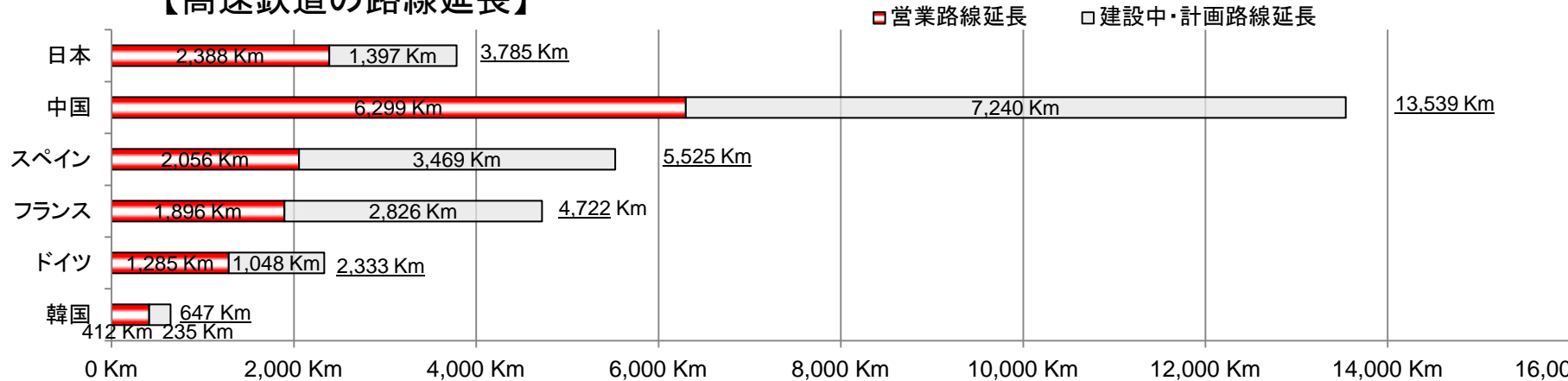
## 【年間輸送人員】



## 【輸送分担率】



## 【高速鉄道の路線延長】



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

2-1 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

(1)国際競争力の基盤整備 (2)国際交流拠点の機能拡充・強化

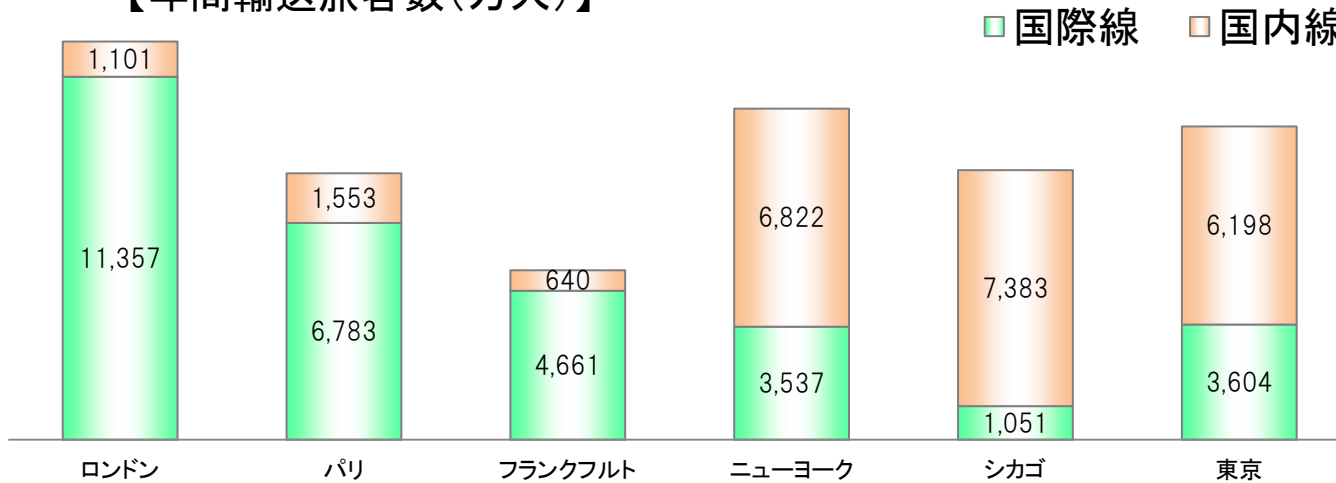
・東京国際(羽田)空港の24時間国際拠点空港化の推進

・成田国際空港のアジアのハブ空港としての地位を確立

<国際交流拠点の機能強化に関する指標>

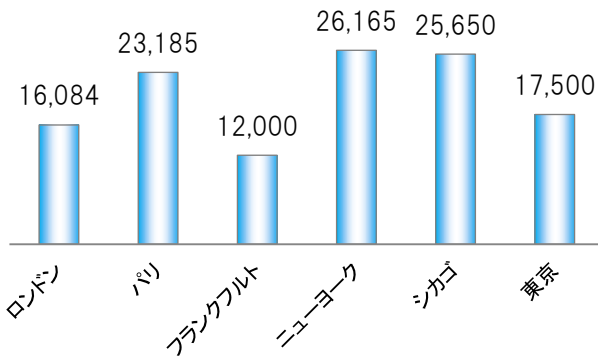
○[37] 首都圏空港の発着容量 【64万回(H23年度末)→74.7万回(H28年度末)】

【年間輸送旅客数(万人)】

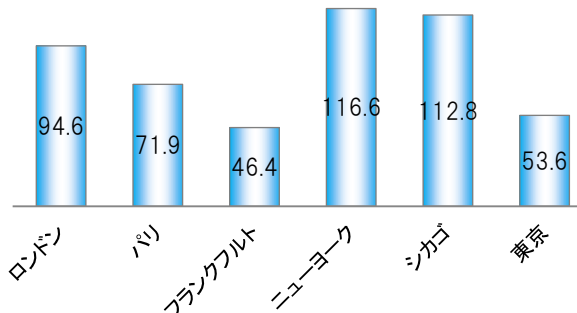


ロンドン = ヒースロー+ガトウィック  
+スタンステッド+ルルトン  
パリ = CDG+オルリー  
ニューヨーク = JFK+ニューアーク+  
ラガーディア  
シカゴ = オヘア+ミッドウェー  
東京 = 成田+羽田

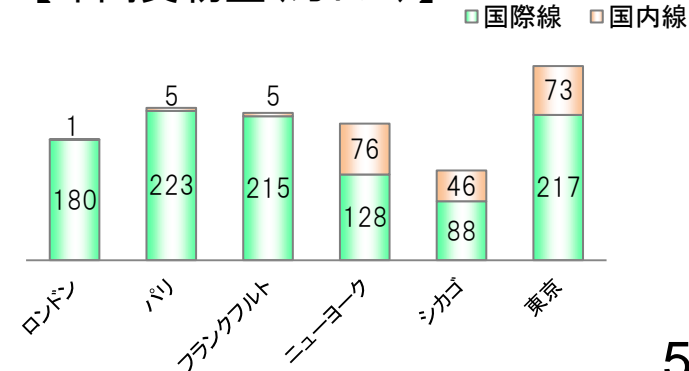
【滑走路総延長(m)】



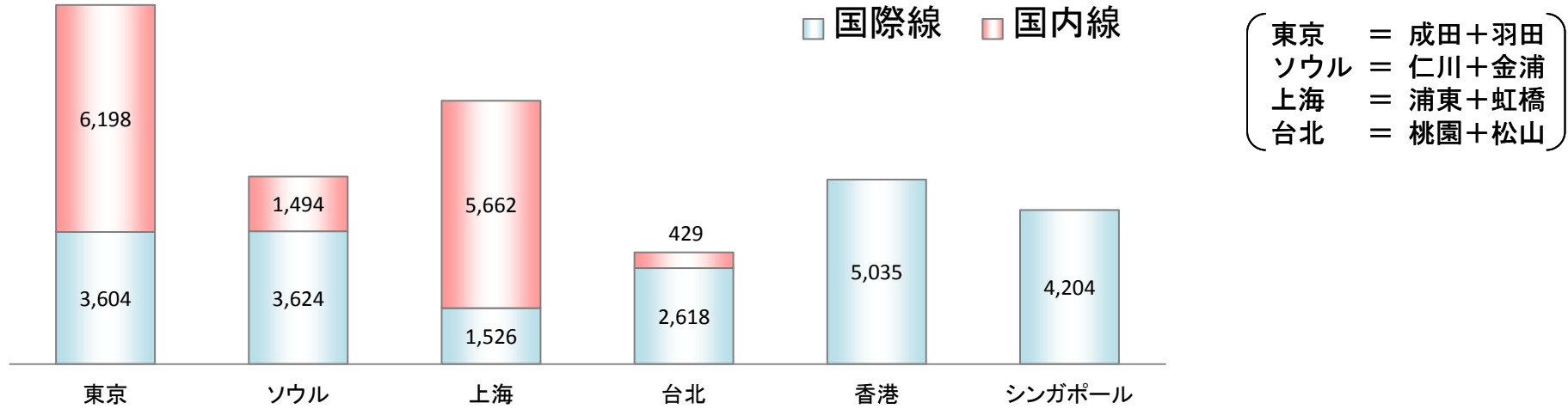
【年間発着回数(万回、内際合計)】



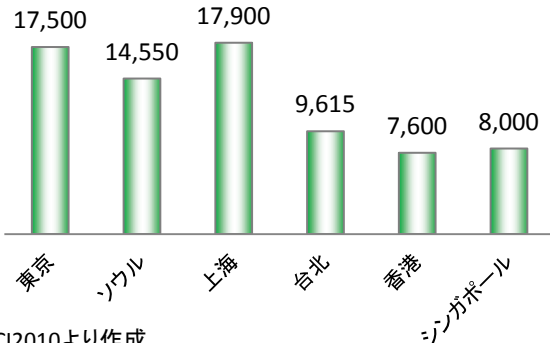
【年間貨物量(万トン)】



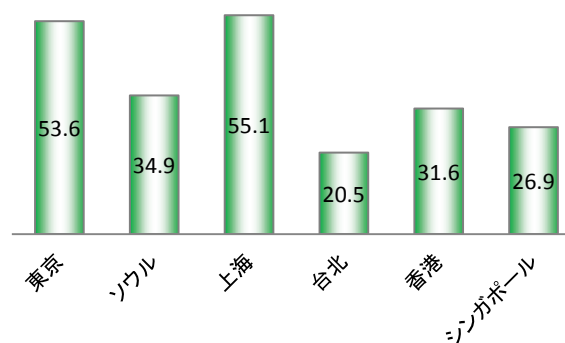
## 【年間輸送旅客数(万人)】



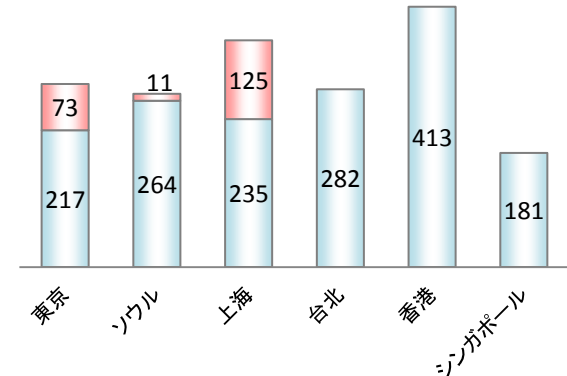
## 【滑走路総延長(m)】



## 【年間発着回数(万回、内際合計)】



## 【年間貨物量(万トン)】



# 港湾分野の国際比較(アジア主要港におけるコンテナ取扱貨物)

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

2-1 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

(1)国際競争力の基盤整備 (2)国際交流拠点の機能拡充・強化

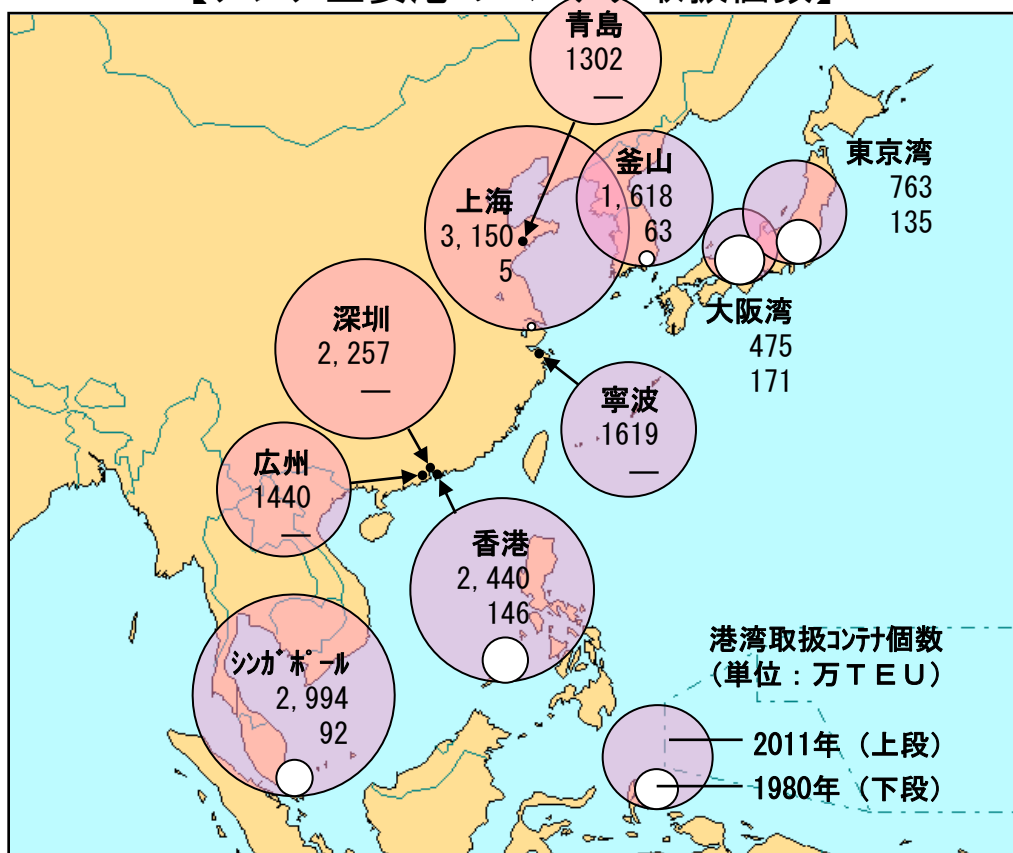
・国際コンテナ戦略港湾における総合的な対策

<国際交流拠点の機能強化に関する指標>

○[38] 国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率 【H22年度比約5%低減(H28年度末)】

○[39] 日本発着コンテナ貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率 【10%(H20年)→5%(H27年)】

## 【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



## 【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

1980年			2011年(速報値)		
順位	港名	取扱量	順位	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195	1 (1)	上海	3,150
2	ロッテルダム	190	2 (2)	シンガポール	2,994
3	香港	146	3 (3)	香港	2,440
4	神戸	146	4 (4)	深圳	2,257
5	高雄	98	5 (5)	釜山	1,618
6	シンガポール	92	6 (6)	寧波	1,469
7	サンファン	85	7 (7)	広州	1,440
8	ロングビーチ	82	8 (8)	青島	1,302
9	ハンブルク	78	9 (9)	ドバイ	1,300
10	オークランド	78	10 (10)	ロッテルダム	1,190
13	横浜	72	27(25)	東京	455
16	釜山	63	40(36)	横浜	308
18	東京	63	47(48)	名古屋	255
39	大阪	25	49(47)	神戸	247
46	名古屋	21	— (56)	大阪	(228)

※大阪港は上位50位以下のため順位不明

— (56) 大阪 (228)

[注] 外内貿を含む数字

( )内は2010年の順位

大阪港については2010年の取扱量

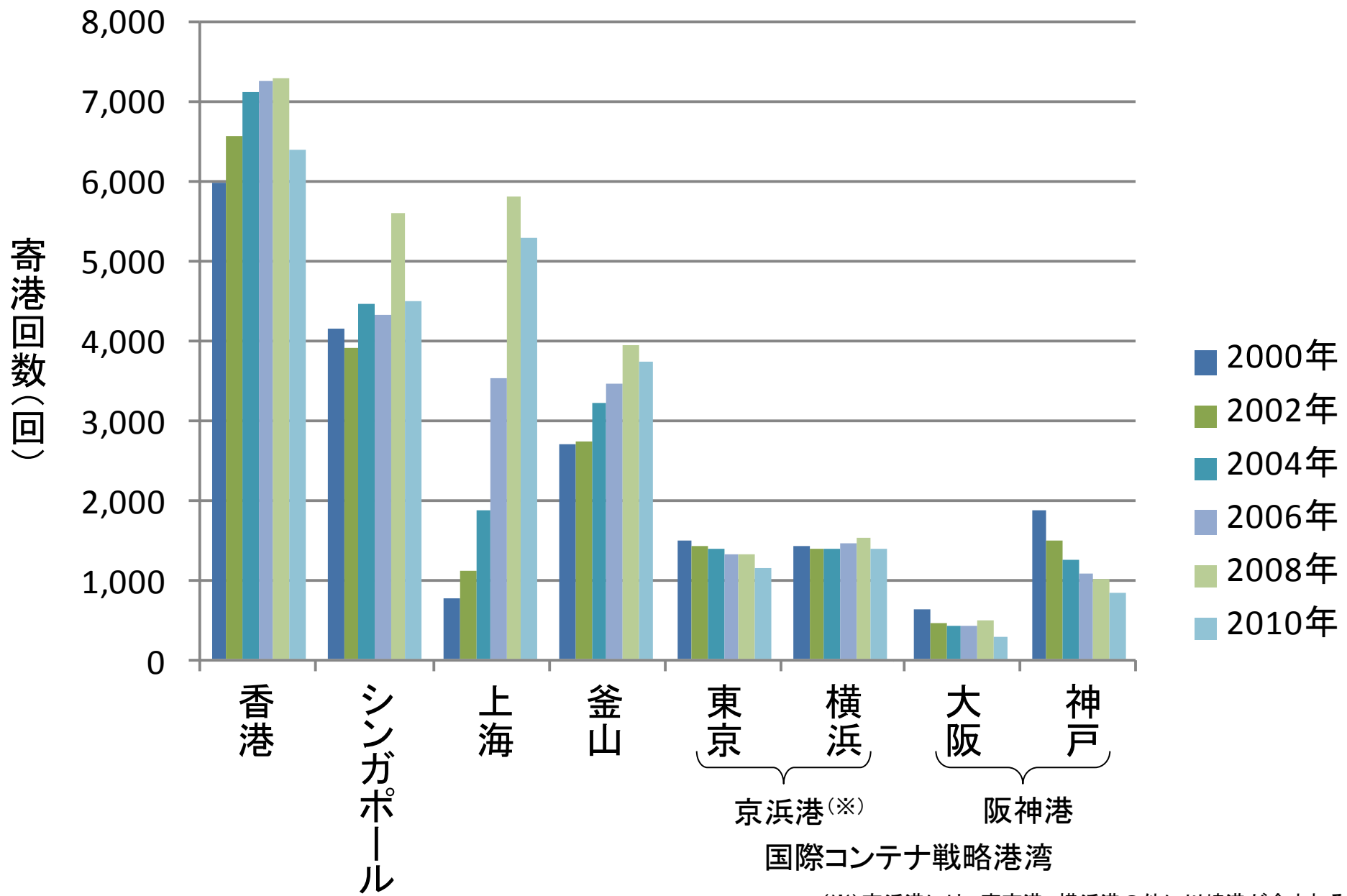
TEU (twenty-foot equivalent unit):  
国際標準規格 (ISO規格) の20フィート・コンテナを1とし、40フィート・コンテナを2として計算する単位。

※東京湾は東京港・横浜港、  
大阪湾は大阪港・神戸港。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL Yearbook1982  
CONTAINERISATION INTERNATIONAL September 2011、March 2012をもとに国土交通省港湾局作成



# 港湾分野の国際比較(欧米基幹航路フルコンテナ船の年間寄港回数の推移)

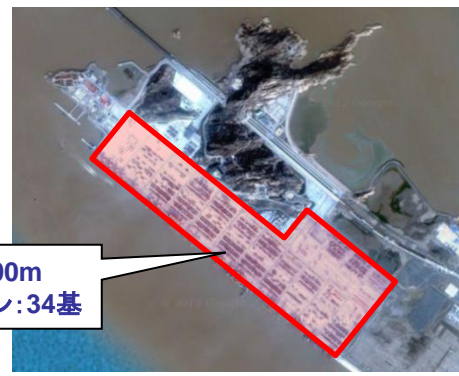


(※)京浜港には、東京港、横浜港の他に川崎港が含まれる  
出典: Lloyd'sデータより国土技術政策総合研究所作成

# 港湾分野の国際比較(コンテナターミナル規模の国際比較)

0 500 1,000m

**上海港**  
洋山コンテナターミナル



バース延長: 3,000m  
ガントリークレーン: 34基

**釜山新港**



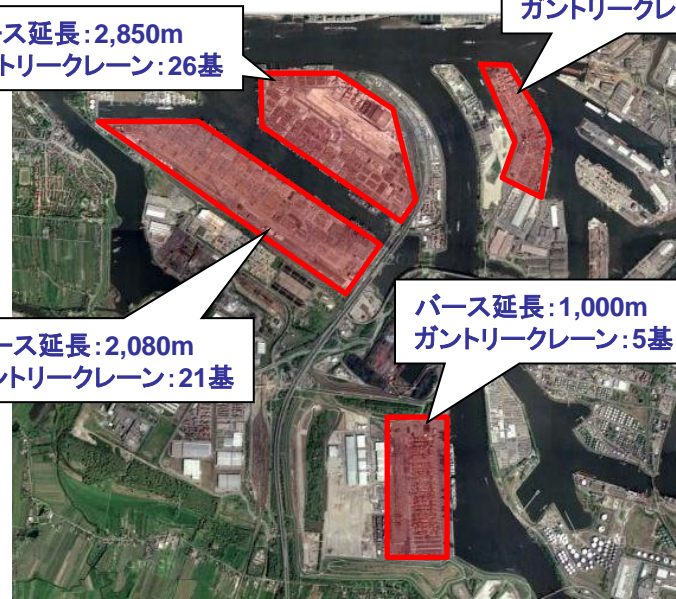
バース延長: 6,815m

**横浜港**  
南本牧ふ頭



バース延長: 700m  
ガントリークレーン: 5基

**ハンブルク港**  
CTB, CTH, CTT, CTA



バース延長: 2,850m  
ガントリークレーン: 26基

バース延長: 1,000m  
ガントリークレーン: 8基

バース延長: 2,080m  
ガントリークレーン: 21基

バース延長: 1,000m  
ガントリークレーン: 5基

**香港港**  
CT1 ~ CT9



バース延長: 8,409m  
ガントリークレーン: 92基

**シンガポール港**  
Pasir Panjang Terminal



バース延長: 7,900m  
ガントリークレーン: 87基

**神戸港**  
ポートアイランドⅡ期



バース延長: 2,500m  
ガントリークレーン: 18基