PLAN.5

道路や港湾など社会基盤の機能強化が、強い経済を生む

国内の経済が活性化するためには、道路や港湾といった物資や人を運ぶ社会基盤が重要です。国土交通省では、3大都市圏における環状道路の整備や、国際コンテナ戦略港湾（阪神港、京浜港）の機能強化を図っています。

「相模原愛川IC」の開通により、周辺道路の混雑緩和などが期待されている。（H25.1撮影）

首都高速中央環状線（通称：中央環状線、延長約47㎞）、東京外かく環状道路（外環、延長約85㎞）、首都圏中央連絡自動車道（圏央道、延長約300㎞）から成る首都圏三環状道路は、1都4県にまたがり、経済効果をはじめ、広域支援ルートの役割など、さまざまな整備効果が期待されています。

大きな経済効果が期待される首都圏三環状道路

始めに、首都圏三環状道路の整備により都心部の渋滞が緩和され、物流業などの時間的損失の解消が期待されます。首都高都心環状線を走行する車両のおよそ6割が、目的地への通過ルートとして利用しており、渋滞緩和は大きな経済的メリットを生み出します。また、都心の高速道路で事故が発生した場合、迂回ルートの選択も可能となります。

2つ目に、沿線の開発による地域の活性化が期待されます。圏央道のIC付近では工場や配送拠点、商業施設などの進出による経済効果が高まっています。圏央道の日の出IC付近では工業団地やショッピングセンターが建設され、新たな雇用を創出。また、圏央道沿線に複数の工場を持つ企業は、配送センターを沿線の埼玉県川島町に建設し、各工場や都心へのアクセスを向上させました。

3つ目に、沿線での新規ビジネスの創出が期待されます。圏央道の開通で山梨県から埼玉県や神奈川県方面への新たなルートが生まれ、山梨県内の観光会社では新規ツアー商品を組むなど、観光ビジネスの拡大も進んでいます。

なお、各環状道路の整備状況は、中央環状線が、平成25年度に大井～大橋間の完成により全線開通予定。外環は、平成27年度に千葉県側の三郷南～高谷が完成予定。圏央道は、平成25年度に東名高速と中央道・関越道がつながる予定です。

阪神港・京浜港の機能強化で北米・欧州などへの直行便を維持・拡大

世界経済のグローバル化やアジア新興国などの経済成長により、海上輸送される国際貨物は増大していますが、日本のコンテナ取扱量はアジア主要港と比較して低い伸びにとどまっています。このままでは、コンテナ船の大型化に伴う寄港地の絞り込みが進み、日本と北米・欧州などを直接結ぶ国際基幹航路が減少し、国内に立地する産業の国際競争力低下が危惧されます。

そこで、国土交通省では、平成22年8月に阪神港（神戸港・大阪港）、京浜港（東京港・横浜港・川崎港）を「国際コンテナ戦略港湾」に選定しました。今後、ますます大型化が進むコンテナ船の寄港に対応するため、充分な水深・広さのあるコンテナターミナルとして整備を進めているところです。

また、国際コンテナ戦略港湾と地方の港湾を結ぶフィーダー輸送※網を強化し、広域からの貨物集約を進める取り組みを行っています。さらに、港湾運営の民営化を進めるため、平成24年に神戸港、大阪港及び横浜港において、特例港湾運営会社を指定したところです。今後、各港において迅速かつ柔軟な港湾運営の実現が期待されます。

※フィーダー輸送：主要港湾とその他の港湾との間の内航船、鉄道、自動車などによるコンテナ貨物の支線輸送