

(1)指標の動向

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。

1990年代後半以降、IC等から拠点的な空港・港湾までのアクセス道路の整備・改善等によって、拠点的な空港・港湾との10分以内のアクセス率を急速に上昇させてきた。1997年からの7年間で、アクセス率は30%から倍増の61%となった。

今後、東アジア経済と日本経済の相互依存関係が深化して短期間の輸送のウエイトが高まる中、国際物流においても国内輸送との接続性がさらに重要になると考えられる。

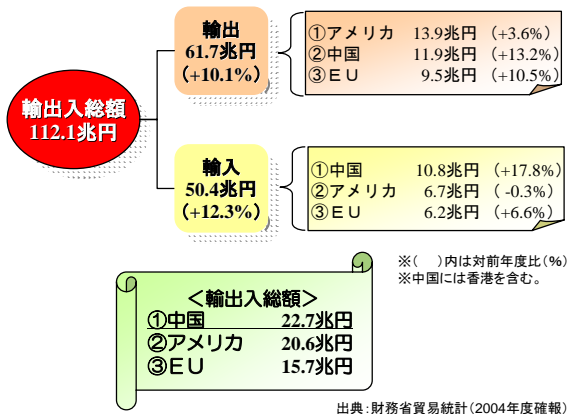


図 11-1 我が国の主要貿易相手国 (平成 16 年度)

(2)達成度報告 (昨年度の成果)

■アクセス率の向上

平成 17 年 1 月の中部国際空港へのアクセス道路の供用により、拠点的な空港・港湾へ 10 分以内でアクセスできる箇所が 40 箇所から 41 箇所へ増加した。

中部国際空港のアクセス道路利用状況

中部国際空港へのアクセス道路として平成 17 年 1 月 30 日に開通したセントレアライン(知多横断道路及び中部国際空港連絡道路)の交通量は、乗用車、バス、貨物車の合計で 1 日 2 万台以上となり、人流・物流の両面で地域間・国際交流の活性化に大きく寄与している。特に、平成 17 年 3 月の中部国際空港における国際貨物取扱量を前年同月の名古屋空港における取扱量と比較すると、他空港からの転換などにより輸出入合計で 1.7 倍に増加している。このように、アクセス道路を含めた広域的な道路ネットワークが、迅速性、定時性が求められる国際物流を支えている。

一方で、事故等で通行止めが発生した際に、代替路が無い場合バス等の定時性に影響が及び、空港利用者の到着時間が遅れるという懸念があり、代替路の確保がアクセス上の課題となっている。

■短期的に効果が上がる渋滞解消策の実施 (信号制御の工夫や交差点の改良等)

自動車専用道路等の規格の高いアクセス道路が十分でない箇所についても、信号制御の工夫等のソフト施策も含めてアクセス性の向上を図る。

交差点の右折用信号を設置してアクセスが向上した事例

(大分港アクセス道路における事例)

国道 210 号椎迫入口交差点は、ピーク時の通過に約 5 分を要し、大分 IC から大分港へのアクセスルートにおいて激しい渋滞が発生していたが、警察等の関係機関との連携により右折用矢印信号を設置したこと等によって、右折待ち渋滞の本線への影響が減少し渋滞が緩和され、走行速度も 13.0km/h から 31.3km/h へと向上した。

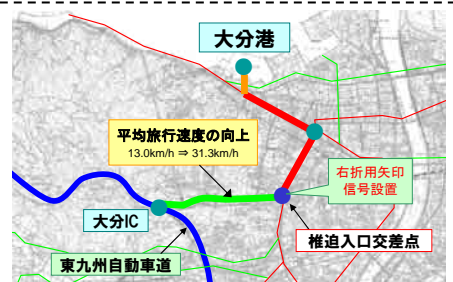


図 11-2 椎迫入口交差点における速度向上事例

【地域を結ぶ ～物流機能の向上と地域間の連携～】

■ICから10分のアクセスのみで指標を管理していることの課題

国際物流が増大する中で、港湾で取り扱われる国際貨物のうちの59.2%を40フィートのコンテナ貨物が占め、そのうち23.7%が背高コンテナ（車両の高さ4.1m）である。

外貿コンテナを取り扱う拠点港湾（35箇所）のうち、3割以上がICとのアクセス道路について重さもしくは高さの指定を受けておらず、フル積載の国際標準コンテナ車両（総重量44t、車高4.1m）が走行できるネットワークを明示できていなかった。

- 注) 重さ指定道路：橋梁の補強等により、車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応し、道路管理者が指定した道路。
- 高さ指定道路：車両の大型化（国際標準コンテナ車両）に対応するため、車両の高さの最高限度を4.1mとし、道路管理者が指定した道路。

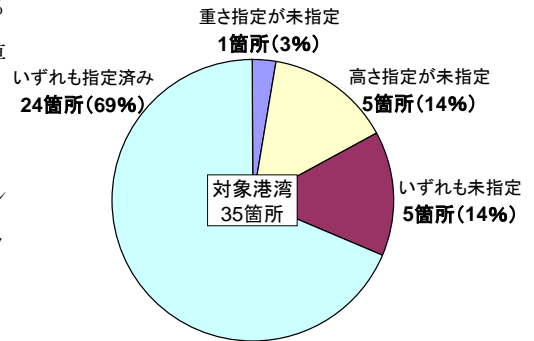


図 11-3 拠点港湾へのアクセス道路における重さ・高さ指定状況

(3) 業績計画（今後の取組み）

新総合物流施策大綱（平成13年7月閣議決定）の平成17年中の改定が検討される中で、国際競争力向上の観点から国際物流と国内物流との一体的展開が求められるなど、空港・港湾アクセス道路の整備を含め、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に対する政策的な要請が増大している。こうした状況を踏まえ、平成17年度においては、以下の取組みを行うこととする。

■大型貨物車のボトルネック対策への取組み

国際物流の観点から国際標準コンテナ車両（総重量44t、車高4.1m）が積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークを確保することが求められている。そこで、重要な空港・港湾から主要な物流拠点までの企業行動及び周辺環境の両面において合理的なルートについて、大型貨物車の通行可能状況を把握し、その上でボトルネック箇所について必要な対策を講じた後、重さ・高さ指定道路の指定を行う。

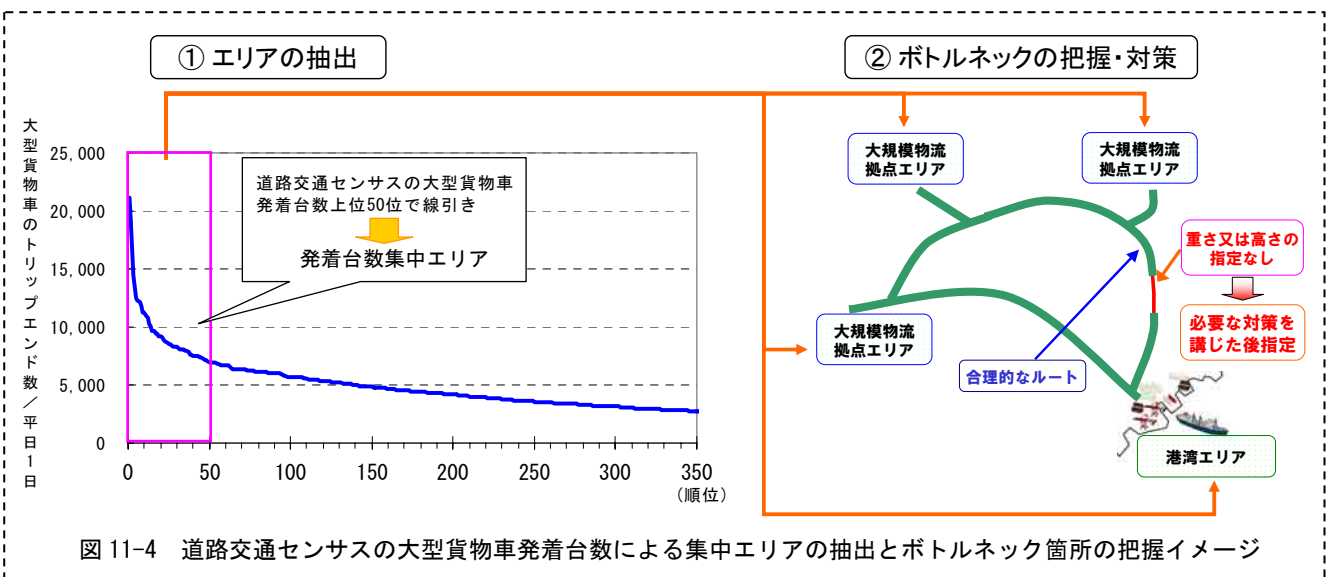


図 11-4 道路交通センサスの大型貨物車発着台数による集中エリアの抽出とボトルネック箇所の把握イメージ