

## 国際水準の物流ネットワークの戦略的な構築

アクセス率は順調に推移し 66%を達成  
さらに 1 箇所へのアクセスを達成し 67%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

#### 国際的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が、欧米の約9割に比べ、我が国の達成率は66%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

橋梁の強度やトンネルの高さの問題等により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの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)

#### 新潟空港をはじめとする3空港・港湾で10分アクセスを確保し、円滑な国際物流を可能に

新潟空港、清水港、苅田港において、10分以内の道路アクセスを確保し、円滑な国際物流が可能となった。

#### 国際物流戦略の観点から、国際標準コンテナ車の通行に支障のある箇所を抽出

フル積載の国際標準コンテナ車(総重量44t、車高4.1m)が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークを構築するため、国土交通省国際物流施策推進本部が取りまとめた施策パッケージ(平成17年7月)及び総合物流施策大綱(2005-2009)(平成17年11月閣議決定)等を踏まえ、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)を抽出した。(図12-4)

#### 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に、道路拡幅、交差点改良等のハード施策と、周辺道路のTDM、信号現示の見直し等のソフト施策を組み合わせることにより、走行速度の向上を図った。

### (3)業績計画(今後の取組みと期待される効果)

#### 国際標準コンテナ車の通行に対応したアクセス道路を整備

IC等から拠点的な空港・港湾へのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車(総重量44t、車高4.1m)が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなく走行できる道路ネットワークの構築を図る。(図12-3)

#### 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中、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。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12-5)

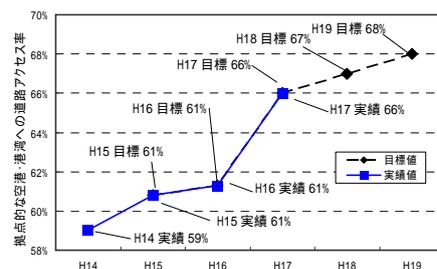
#### 引き続きハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセス道路の走行速度の向上に努める

### (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17年度末に66%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16年度実績	61%	
平成17年度	実績	66%
	目標	66%
中期的な目標	平成19年度に68%	
平成18年度の目標	67%	



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・改善等により、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、1997年からの8年間でアクセス率は、30%から倍増の66%となった。

また、近年、世界的な傾向にも見られるとおり、日本の国際標準コンテナ(高さ4.1m、フル積載時重さ44t)による輸出入も大幅に増加しており、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等によっているなど、自動車輸送の役割は非常に重要となっている。(図12-1、2)しかしながら、橋梁の強度やトンネルの高さの問題等により物流上重要なルート上においても通行が制限されるなどの区間が存在し、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ため、国際競争力強化の観点からも大きな問題となっている。

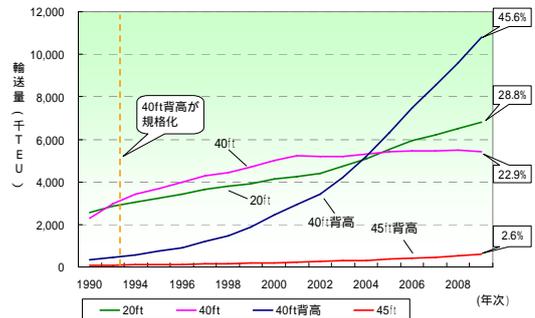


図12-1 国際海上コンテナの全世界保有量の推移 (TEU換算、ドライコンテナのみ)

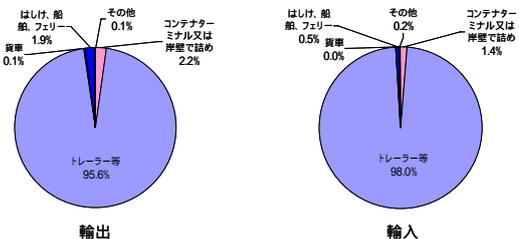


図12-2 国際海上コンテナの主な国内輸送手段(平成15年度)  
出典)国土交通省港湾局:全国輸出入コンテナ貨物流動調査報告書、平成15年度

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

アクセス率の向上

新潟空港をはじめ、清水港、苅田港にかかるアクセス道路の整備により、拠点的な空港・港湾へ10分以内でアクセスできる箇所が41箇所から44箇所へ増加した。

国際物流基幹ネットワークの構築

国土交通省国際物流施策推進本部が取りまとめた施策パッケージ(平成17年7月)及び総合物流施策大綱(2005-2009)(平成17年11月閣議決定)等を踏まえ、今般地方整備局等が、効率的な物流ネットワークを構築する観点から、現在供用している区間を対象に、国際標準コンテナ車の通行を可能とすべき、高規格幹線道路をはじめとする幹線道路ネットワークを選定し、このうち、橋梁の強度不足等の物理的な支障により、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)47箇所を抽出した。



図12-3 国際物流基幹ネットワークのイメージ

中部国際空港へのアクセス道路開通による物流広域化

中部国際空港へのアクセス道路として平成17年1月30日セントレアラインが開通し、そのアクセス性の良さから中部国際空港へのシフトが進み、中部国際空港における国際貨物取扱量は、前年同時期の名古屋空港に対し輸出で2.55倍、輸入で1.71倍となり、従来の名古屋圏に加え、東日本地域等の利用が増加し、物流交通の広域化が図られた。

出典: H17.10 中部国際空港メールOD調査とH11 センサスOD調査  
注) 右図の地域の色分けは、空港発着の普通貨物(業務荷あり)の全交通量に対する割合を示す。

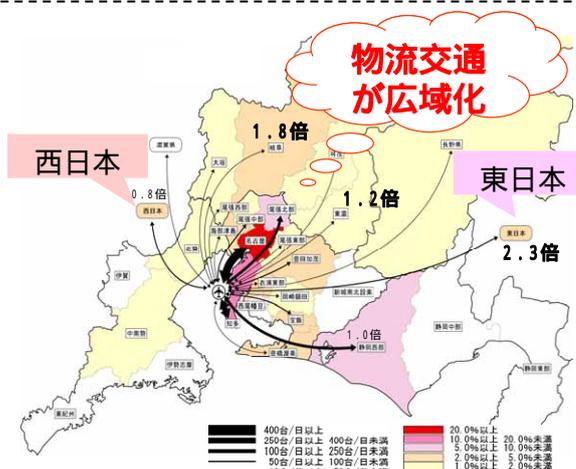


図 普通貨物車の空港利用台数(業務荷あり)

【 .都市と地域を活性化する】

(3) 業績計画 (今後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、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、国際競争力強化に向けて平成18年度においては、以下の取組みを行うこととする。

**国際コンテナ通行支障区間への取組み**

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)について、橋梁補強やバイパス整備等により緊急的に解消を図るとともに、特に、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)にかかる国際コンテナ通行支障区間は概ね5年以内に解消することを目指す。

また、引き続き物流ニーズを踏まえつつ、関係機関と協力して迅速かつ確に国際標準コンテナ車が一定条件のもと通行可能な道路の拡大を進めていく。



図 12-4 国際コンテナ通行支障区間解消事例

**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割程度である欧米に比べ、我が国の達成率は66%であるなど未だ十分とは言えず、平成19年度に68%となることを目指してアクセス率の向上を図る。

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。

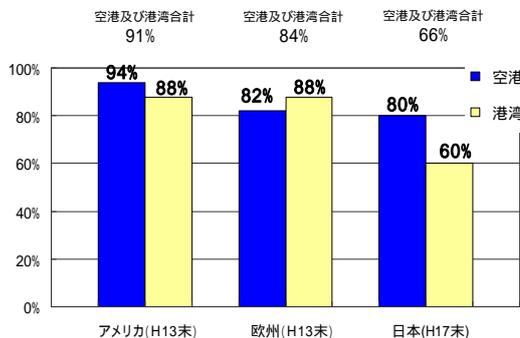


図 12-5 拠点的な空港・港湾と高速道路網のアクセス状況(国際比較)

**平成18年度アクセス達成予定空港・港湾の事業概要**

四日市港(三重県四日市市)

現在の最寄りICである伊勢湾岸自動車道みえ川越ICからのアクセスルートは、物流車両と一般交通が輻輳し、スーパー中枢港湾である四日市港を中心として激しい渋滞を引き起こしているが、東名阪自動車道四日市東ICから四日市港へ向かう主要地方道上海老茂福線を4車線化することにより、10分以内のアクセスを可能にする。また、交通流の分散により現行ルート(国道23号)の混雑も緩和され、走行速度が向上し円滑な交通が可能になる。

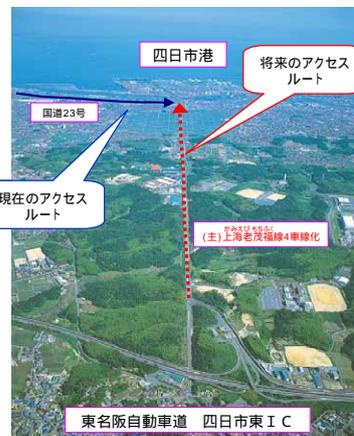


図 12-6 四日市港アクセスルート

### ハード・ソフト施策を組み合わせたアクセス道路の走行速度向上

アクセス道路の走行状況(走行速度、混雑度)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。

【関連する平成 18 年度の主な施策】	
高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備 アクセス道路の整備・機能向上	

### (4) バックデータ

#### 平成 17 年度末時点における拠点的な空港・港湾への道路アクセス達成状況

ポイント： 平成 17 年度に新規達成（新潟空港、清水港、苅田港）  
平成 18 年度に新規達成予定（四日市港）

対象空港名	H16 連結	乗降客数	貨物取扱量	対象港湾名	H16 連結	総貨物量	国際貨物量	対象港湾名	H16 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		17,606	219,380	室蘭		39,307	15,719	神戸		85,661	43,241
函館		2,188	18,085	苫小牧		102,033	16,383	姫路		28,909	14,544
秋田		1,343	3,614	函館		32,436	759	和歌山下津		44,922	23,666
仙台		3,222	18,475	小樽		14,216	601	宇野		51,535	1,280
成田国際		30,977	2,322,169	釧路		20,928	4,486	水島		104,485	63,615
東京国際		62,291	651,422	青森		26,610	808	福山		46,522	32,856
<b>新潟</b>		<b>1,445</b>	<b>2,780</b>	八戸		30,143	7,431	広島		15,817	3,501
中部国際		10,695	179,948	仙台塩釜		38,059	9,273	呉		23,672	8,619
関西国際		15,112	860,102	小名浜		14,724	7,435	徳山下松		64,997	22,420
大阪国際		19,317	160,170	大洗		12,671	0	岩国		16,231	2,935
広島		3,305	28,113	千葉		169,254	101,227	宇部		30,382	13,085
高松		1,507	11,207	東京		91,427	45,954	下関		9,103	2,362
松山		2,627	11,894	横浜		126,960	77,460	徳島小松島		9,417	1,714
福岡		18,510	260,551	川崎		93,614	56,020	高松		52,761	316
大分		1,879	14,452	横須賀		16,901	2,122	松山		16,247	1,019
長崎		2,637	19,054	新潟		31,915	14,100	東予		14,438	1,348
宮崎		3,082	14,947	伏木富山		11,336	7,876	高知		9,171	310
熊本		3,049	27,235	<b>清水</b>		<b>18,310</b>	<b>10,479</b>	北九州		93,732	32,132
鹿児島		5,811	41,515	名古屋		182,289	119,141	博多		41,749	12,924
那覇		12,733	177,349	三河		24,351	12,423	<b>苅田</b>		<b>30,769</b>	<b>7,109</b>
20 空港	16 箇所	219,335	5,042,462	<b>四日市</b>		<b>62,301</b>	<b>41,559</b>	大分		61,009	33,357
				敦賀		17,203	2,863	別府		9,561	0
				大阪		93,147	34,615	鹿児島		44,985	1,412
				堺泉北		72,750	27,340	4 7 港湾	2 8 箇所	2,248,956	939,841

出典：「平成16年分空港管理状況調査」  
「港湾統計(年報)平成16年」

\* 中部国際空港の旅客数及び貨物取扱量は、名古屋空港のデータである。