

高速交通網の整備状況・効果の事例 (首都圏を中心として)

平成25年12月19日(木)

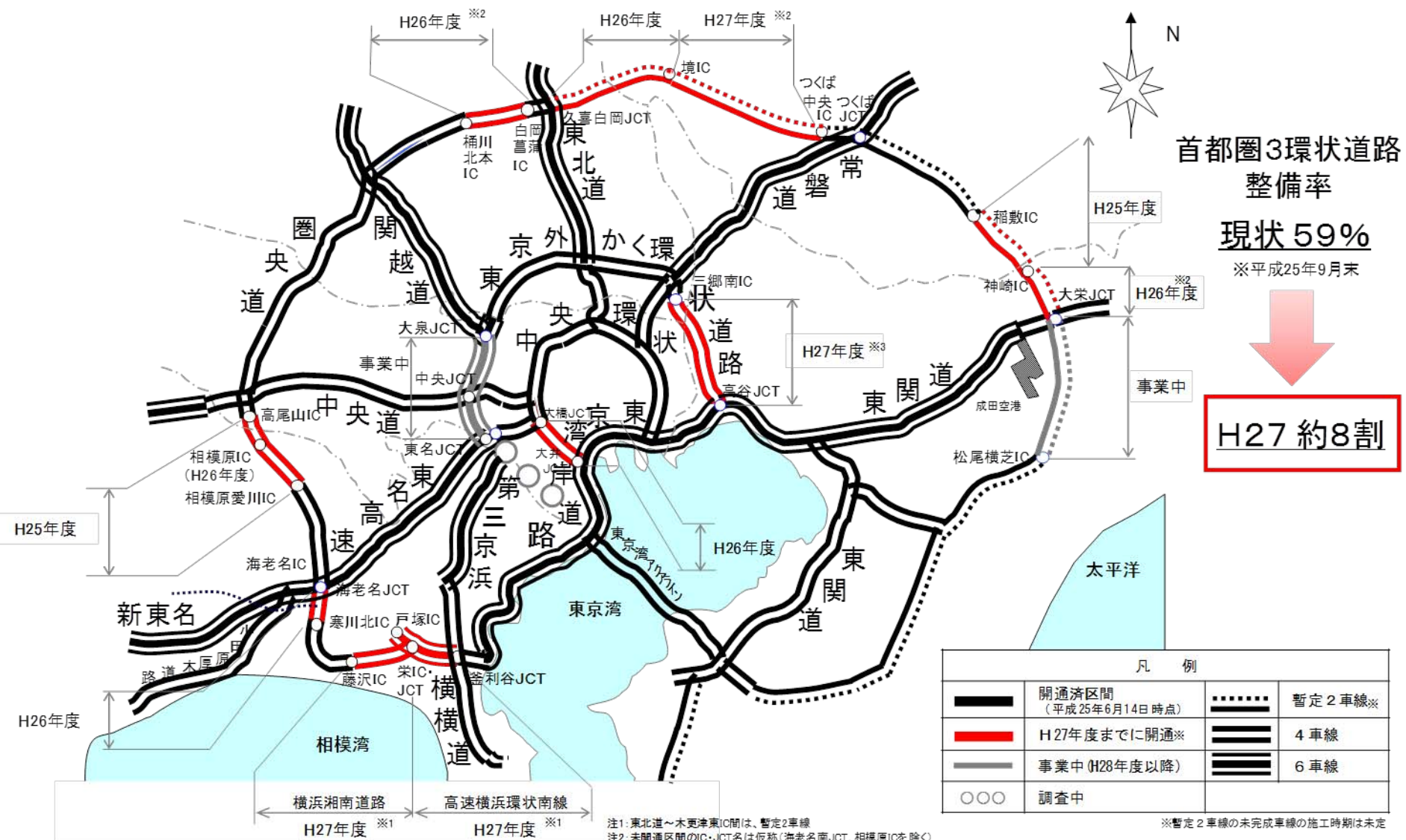
国土交通省国土政策局

目次

1. 首都圏3環状道路の整備状況 p1
2. 圏央道について
 - (1) 圏央道開通による物流の効率化 p2
 - (2) 圏央道沿線の地域づくり支援、活性化への寄与 p3
 - (3) 圏央道(神奈川県区間)周辺における大規模・高機能な物流拠点の集積 p4
3. 高速交通網の整備による物流の変化
 - (1) 物流の最適化 p5
 - (2) 環状物流ベルトによる物流の高付加価値化 p6
4. 羽田・成田空港の利便性向上
 - (1) 羽田空港の利用者数 p7
 - (2) 成田空港の利用者数 p8
 - (3) 空港バスの就航状況(羽田空港) p9
 - (4) 空港バスの就航状況(成田空港) p10
 - (参考1) 羽田空港の路線数(国内) p11
 - (参考2) 羽田空港の路線数(国際) p12
 - (参考3) 成田空港の路線数(国内) p13
 - (参考4) 成田空港の路線数(国際) p14

1. 首都圏3環状道路の整備状況

○平成27年度までに、圏央道を含めた首都圏3環状道路が概成する予定。



首都圏3環状道路
整備率
現状 59%
※平成25年9月末

H27 約8割

凡 例			
	開通済区間 (平成25年6月14日時点)		暫定2車線※
	H27年度までに開通※		4車線
	事業中(H28年度以降)		6車線
	調査中		

注1: 東北道～木更津東IC間は、暫定2車線
 注2: 未開通区間のIC・JCT名は仮称(海老名南JCT、相模原ICを除く)
 注3: ※1区間の開通時期については検討が必要
 注4: ※2区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合は
 注5: ※3区間の開通時期については鉄道との交差部の工事の状況等を考慮した検討が必要
 ※暫定2車線の未完成車線の施工時期は未定

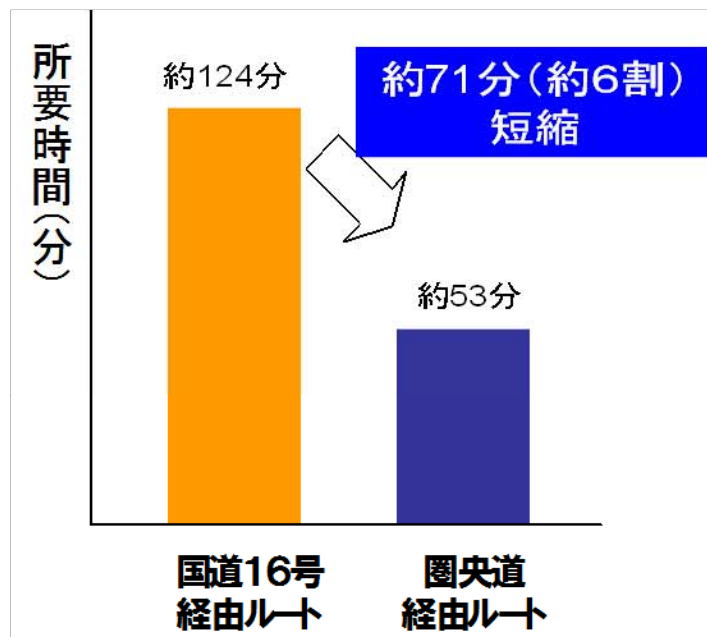
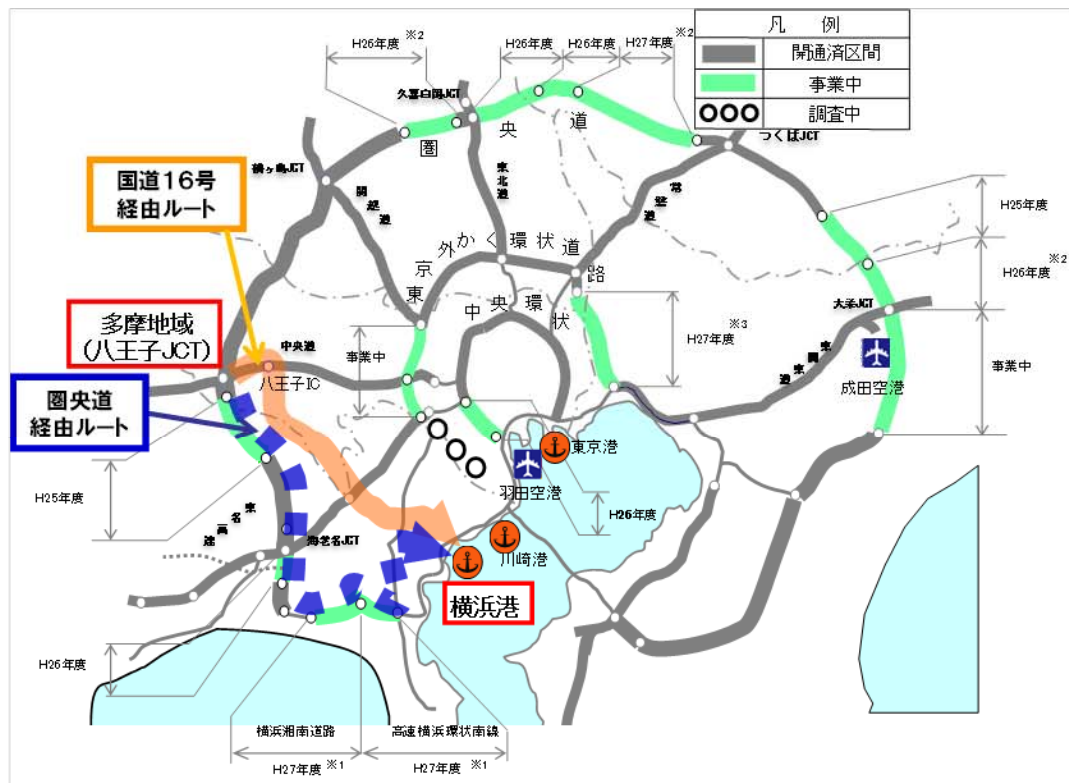
2. 圏央道について

(1) 圏央道開通による物流の効率化

- 輸送時間が大幅に短縮。(横浜港～八王子JCTの場合は約71分短縮)
- 輸送コスト低減が図れることから、圏央道沿線における物流施設や工場立地が期待されるところ。

■ 輸送ルート(中央道・八王子JCT～横浜港)

■ 所要時間(中央道・八王子JCT～横浜港)



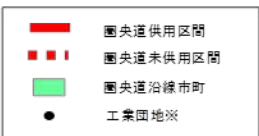
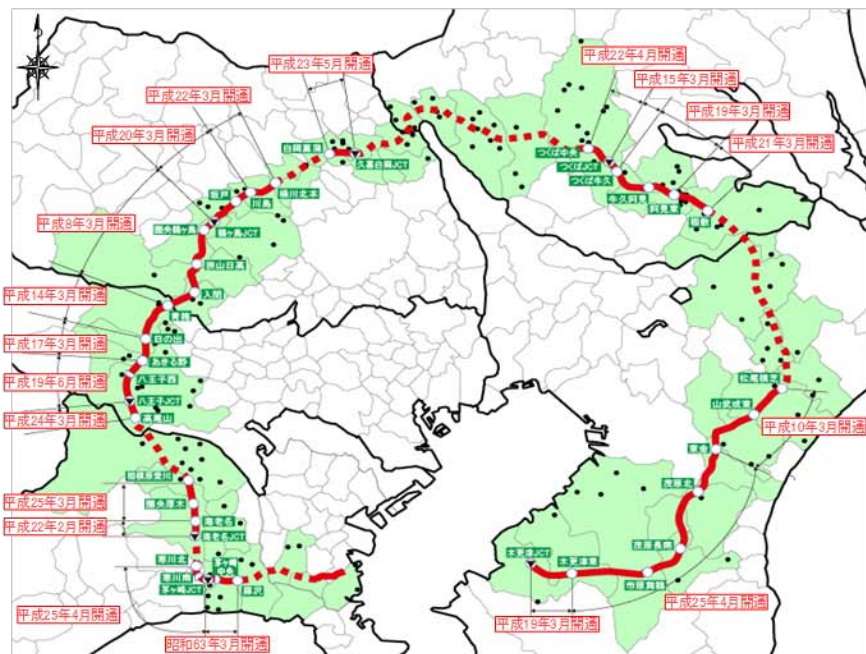
※1の区間の開通時期については検討が必要
 ※2の区間の開通時期については土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合
 ※3の区間の開通時期については鉄道との交差部の工事の状況等を考慮した検討が必要

2. 圏央道について

(2) 圏央道沿線の地域づくり支援、活性化への寄与

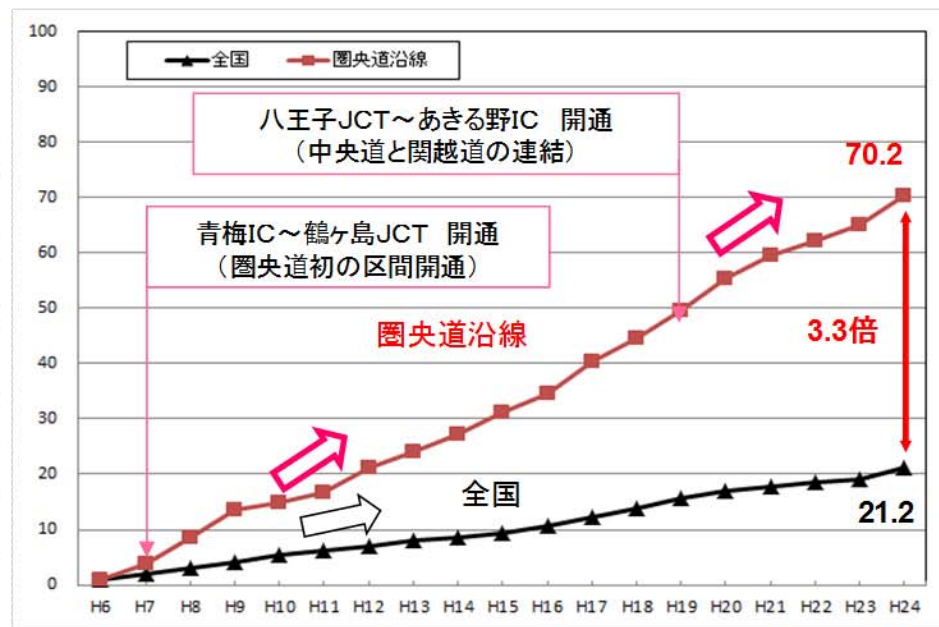
○圏央道沿線では、開通以降の新規工場立地面積の伸びは全国平均の3倍。

■ 圏央道沿線の企業立地状況



※ 出典：下記のHP上の資料を基に作成
 ・神奈川県企業誘致促進協議会「かながわ産業立地情報」
 ・東京都産業労働局「とうきょう産業立地ナビ」
 ・埼玉県企業立地課「埼玉県工場立地地図(平成24年版)」
 ・茨城県圏央道沿線地域産業・交流活性化協議会「いばらき圏央道沿線ナビ」
 ・千葉県企業庁「平成22年度工業統計調査結果確報」

■ 圏央道の開通と新規工場立地面積(累積)の推移



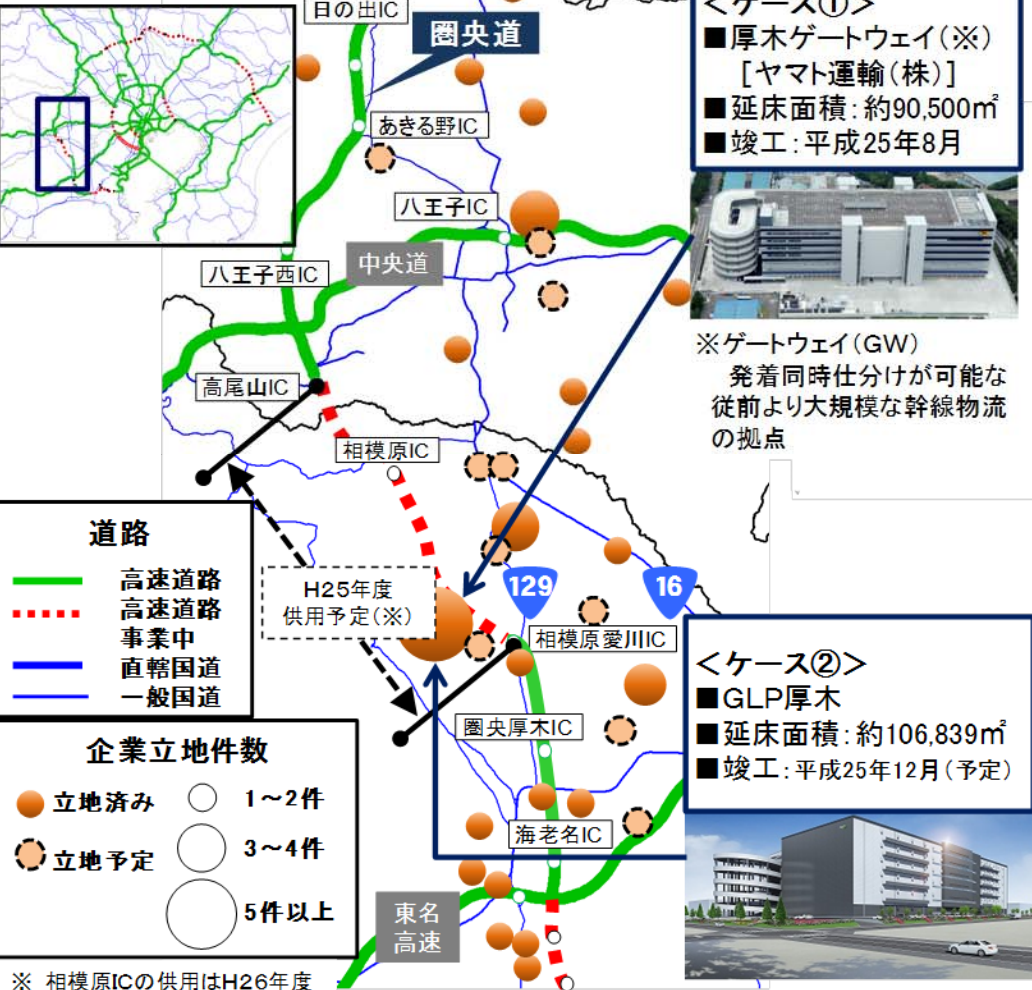
※「工場立地動向調査」(経済産業省)から作成
 ※平成6年を1.0とした場合の新規工場立地面積(累積)の推移

2. 圏央道について

(3) 圏央道(神奈川圏区間)周辺における大規模・高機能な物流拠点の集積

○圏央道の供用に伴い、ネット通販のニーズの高まり等と相まって、物流拠点が多数集積。
 ○それらの拠点到る輸送では、時間制約へ対応するため、高速道路を有効活用。

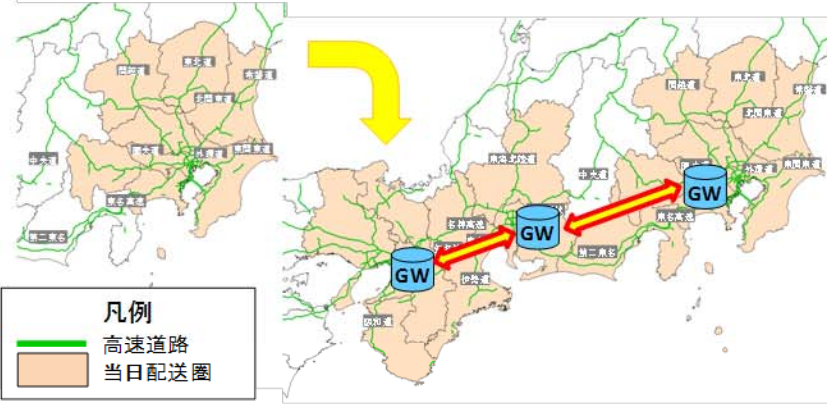
■大規模・高機能な物流拠点の立地例 (エリア概観)



■ケース①の活用イメージ(当日配送圏の拡大)

圏央道の整備により厚木GWへの配送時間が短縮され、**他の地域でのGWの開設**に応じた**当日配送圏拡大**への寄与が期待。

[中部・近畿でのGW整備後における関東地方発の貨物の当日配送圏]



■ケース②の活用イメージ (物流事業者による自動車部品輸送の効率化の事例)

横浜港近隣にある自動車メーカーの倉庫との間の**通常勤務(8時間)内での2往復を可能**にするため、圏央道を利用。

[物流プロセスの概要]



※愛川町～横浜市本牧
 ・61分(高速利用時)
 ・88分(高速非利用時)
 [出典]google

発着時の荷積み・荷卸しを含めても通常勤務内で2往復が可能に。

3. 高速交通網の整備による物流の変化

(1) 物流の最適化

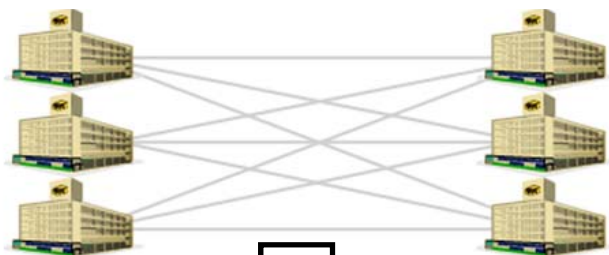
- ヤマト運輸は、「バリューネットワーキング」構想に基づき、三大都市に物流のゲートウェイターミナルを設置。
- 従来の全国のターミナル(70箇所)間の輸送に代え、ゲートウェイ間の多頻度幹線輸送により、当日輸送範囲を三大都市圏へ拡大。
- 国内、アジア、世界を速く、密につないでいく。

主要都市間の当日配達を実現する

多頻度幹線輸送を実現するためのゲートウェイを三大都市圏に設置し、当日配達エリアを実現する。

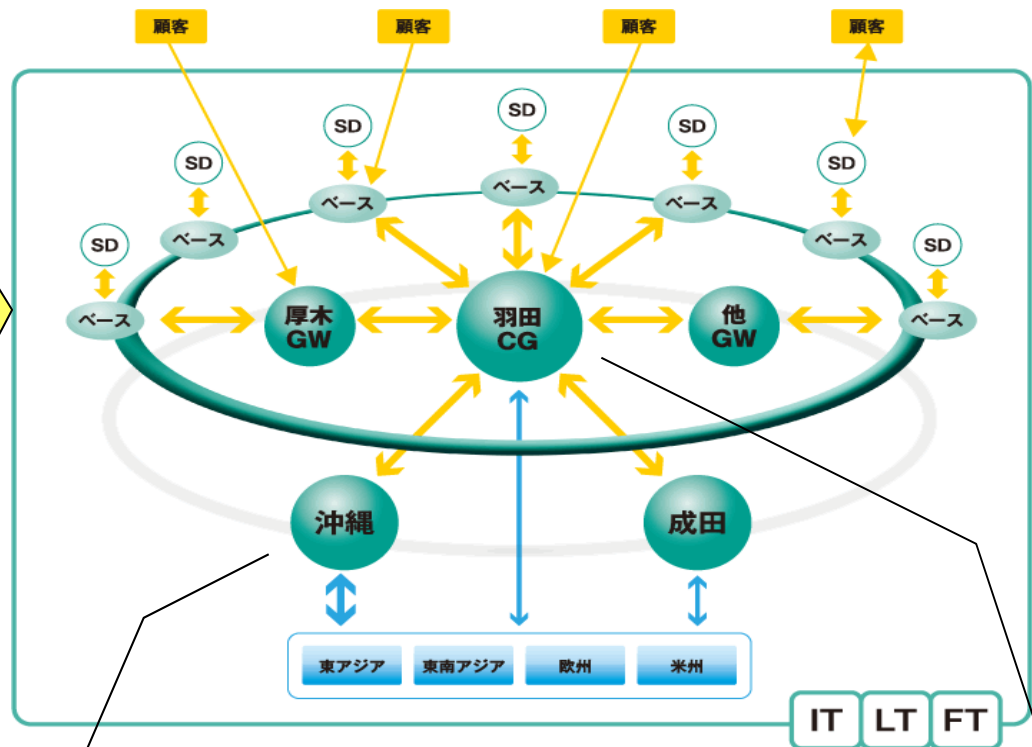
従来型の幹線輸送

集荷した荷物を夕方までプールし、1日1回まとめて幹線輸送



ゲートウェイターミナルを活用した多頻度幹線輸送

集荷した荷物を日中の時間帯から幹線輸送=当日配達実現へ



アジアへの翌日配達を実現する

沖縄国際物流ハブでは、施設内で迅速に通関できるのが強み。アジア主要都市への豊富な深夜貨物便を有し、アジアと国内流通網を結ぶ。

陸・海・空のスピード輸送

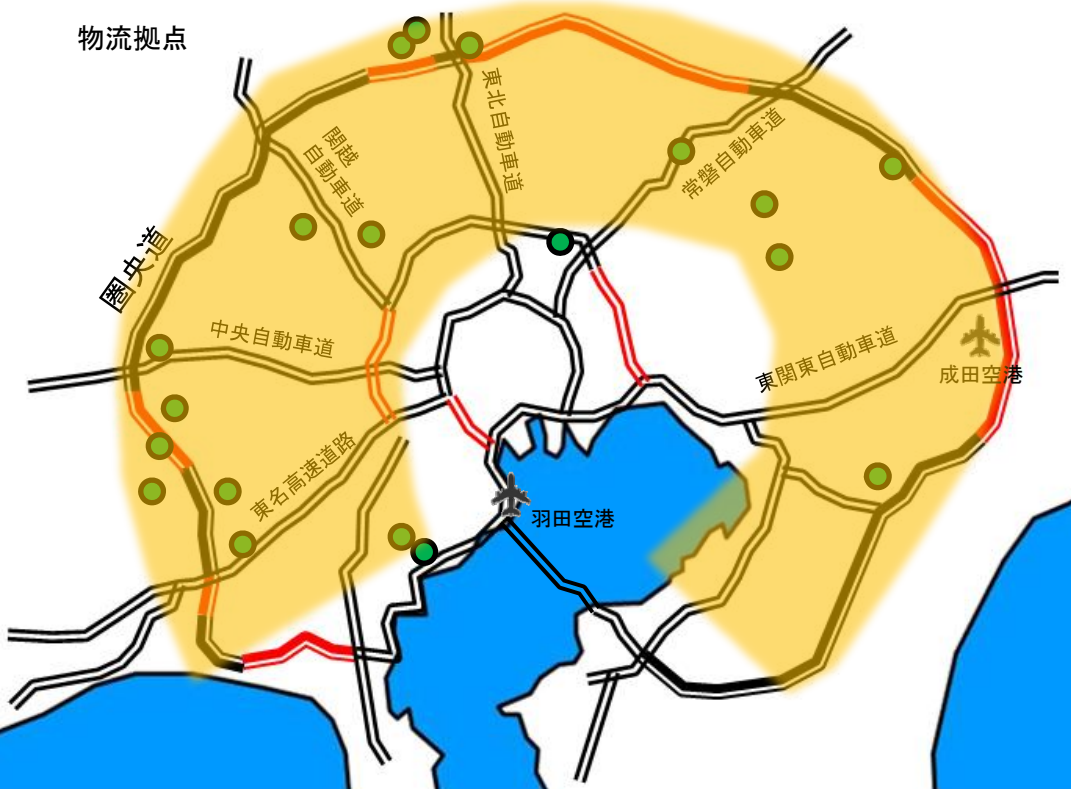
羽田クロノゲートは、陸海空の要所が近接にある立地を活かした日本最大級の物流ターミナル。海外と国内の結節点である。

3. 高速交通網の整備による物流の変化 (2)「環状物流ベルト」による物流の高付加価値化

- 首都圏内陸部で多くの物流拠点が集積しつつある。(「環状物流ベルト」の形成)
- 「組立」、「梱包」等の工場に近い機能を有する物流拠点も多い。
- 製造業や小売業の裏方から、高付加価値を有する新たな物流への変貌。

■圏央道付近に集積する物流拠点(模式図)

物流拠点



— 開通済区間 — 事業中区間

● 首都圏内陸部で最近開発された (計画中のものを含む) 物流拠点

「環状物流ベルト」の形成

圏央道近隣を中心に、高速交通網の充実した利便性の良い箇所に、主として内需向けの物流施設が新たに集積しつつある。

扱う商品の大規模化、多様化により、多くの人手が必要となり、これまで雇用や税収への貢献が少なかった物流施設が雇用創出に貢献。

地域経済への貢献

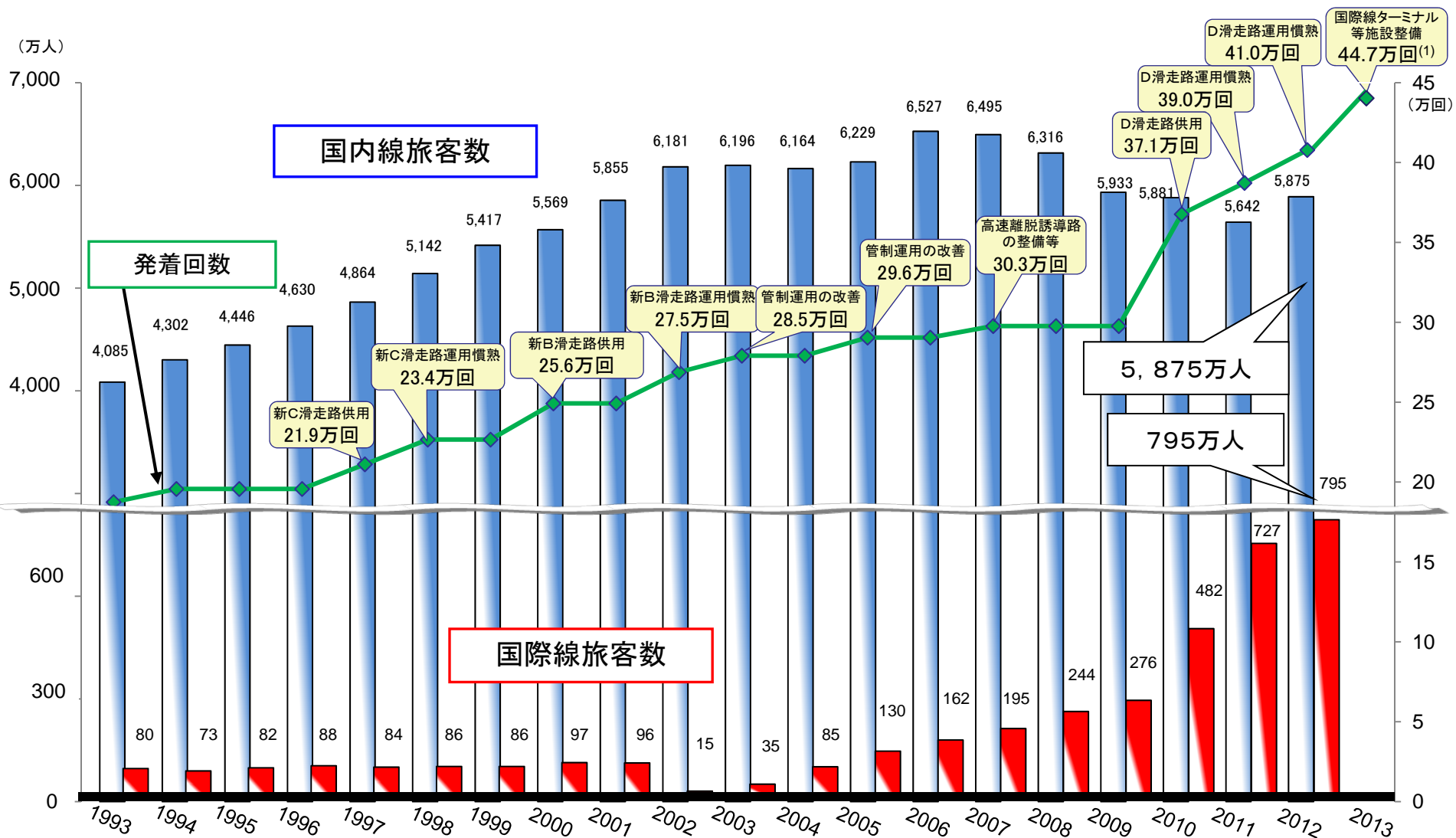
物流施設内で組立や梱包を行うことにより、入居企業が製品のみを在庫として抱えるよりも、柔軟かつ効率的な運用が可能に。

物流の高付加価値化

4. 羽田・成田空港の利便性向上

(1) 羽田空港の利用者数

- 羽田空港においては、平成24年度の旅客数が前年比5%増の6,670万人となった。
- このうち、国内線旅客数が5,875万人(前年比4%増)、国際線旅客数が795万人(前年比9%増)となっている。



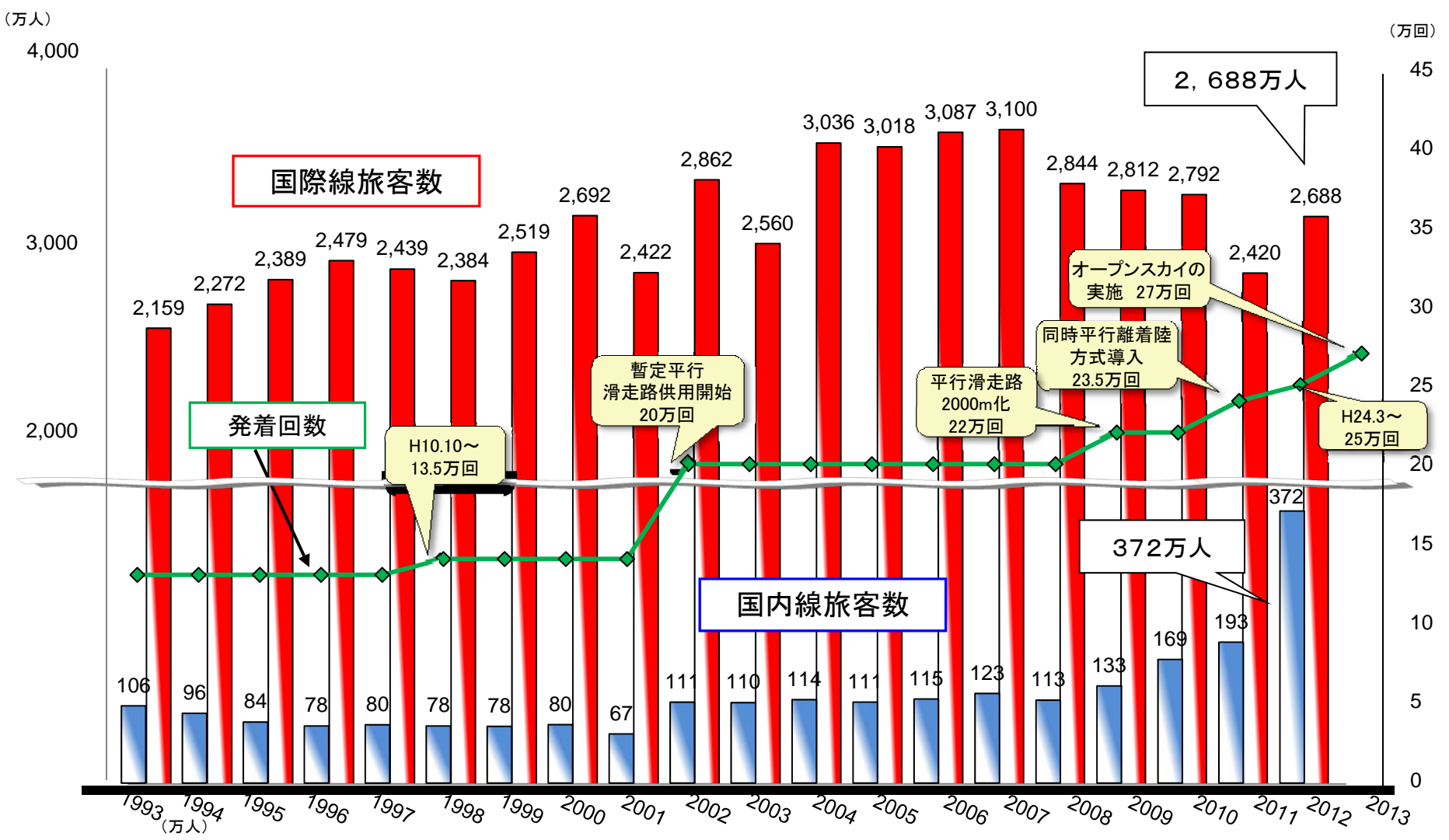
出典: 空港管理状況調査

注(1) 平成25年度末

4. 羽田・成田空港の利便性向上

(2) 成田空港の利用者数

- 成田空港においては、平成24年度の旅客数が前年比17%増の3,060万人となった。
- このうち、国際線旅客数が2,688万人(前年比11%増)、国内線旅客数が372万人(前年比93%増)となっている。



出典: 空港管理状況調書

4. 羽田・成田空港の利便性向上

(3) 空港バスの就航状況(羽田空港)

○首都圏のバス事業者が、羽田空港と首都圏各方面の主要エリア(東京、神奈川、千葉、埼玉)との間において、1日あたり羽田空港行き345便、羽田空港発373便の空港アクセスバスの運行を行っている。

○国際便就航(平成21年～)に対応し、深夜早朝便を東京駅、新宿駅、池袋駅、品川駅、横浜駅方面との間で深夜0時台に羽田空港発6便、早朝5時台までに羽田空港着6便を運行し、旅客の利便性向上が図られている。



4. 羽田・成田空港の利便性向上

(4) 空港バスの就航状況(成田空港)

○首都圏のバス事業者が、成田空港と首都圏各方面(東京、神奈川、千葉、埼玉)との間において、1日あたり成田空港行き243便、成田空港発308便の空港アクセスバスの運行を行っている。

○平成24年7月就航のLCCに対応し、今夏期には成田空港行き15便、成田空港発11便増便するなど、増便が活発化するとともに、深夜早朝発着便対応も進んでおり、旅客の利便性向上が図られている。



東京駅周辺発着のLCC対応便



<運賃> 900円
 <運行本数> 東京駅発31本、成田空港発49本
 <早朝対応> 東京駅(1:30)→成田空港(3:30)など5本
 <深夜対応> 成田空港(23:15)→東京駅(0:25)



<運賃> 1,000円
 <運行本数> 東京駅・銀座駅発22本、成田空港発27本
 <早朝対応> 銀座駅(4:05)→成田空港(5:10)
 <深夜対応> 成田空港(22:30)→銀座駅(23:50)

・所要時間は、出発地と空港側の最初の乗降停留所間のもの

※鉄道によるアクセスの場合の運賃との比較
 ・東京 ⇄ 成田空港(JR・成田エクスプレス) ……2,940円
 ・東京 ⇄ 成田空港(京成・成田アクセス特急) ……1,350円

※鉄道との連携を図り、上記900円のバスについて、東京メトロ1日券(710円相当)とセットで1,400円で販売。

4. 羽田・成田空港の利便性向上 (参考1)羽田空港の路線数(国内)

○羽田空港は国内線ネットワークの中心として、全国49都市との間に1日約490便が就航(平成25年11月現在)
○平成24年度の輸送実績において、16都市との間では年間100万人以上の旅客流動がみられる。

羽田の国内線ネットワーク

49空港 約490便/日 ※平成25年11月現在



1日20便以上運航の路線

福岡	56便
新千歳	54便
伊丹	31便
那覇	27便
鹿児島	23便
熊本	21便

平成24年度年間旅客数100万人以上の路線

- 羽田 — 新千歳、福岡、那覇、伊丹、鹿児島、熊本、広島、小松、松山、長崎、宮崎、
 - 関西 — 新千歳大分、北九州、関西、函館
 - 福岡 — 那覇
 - 那覇 — 新石垣
 - 関西 — 那覇
 - 那覇 — 宮古
 - 中部 — 新千歳
- 全22路線
(うち羽田路線16路線)**

※出典:航空輸送統計年報(平成24年度)

4. 羽田・成田空港の利便性向上 (参考2)羽田空港の路線数(国際)

○2010年10月に実現した羽田空港への国際定期便の就航により、ロンドン、パリ、ニューヨーク、ロサンゼルス等の欧米主要都市や、北京・上海等の近距離アジア都市との路線網が構築された。
 ○深夜早朝時間帯において、2013年6月からシアトル、ドバイへ、11月から香港へ就航。



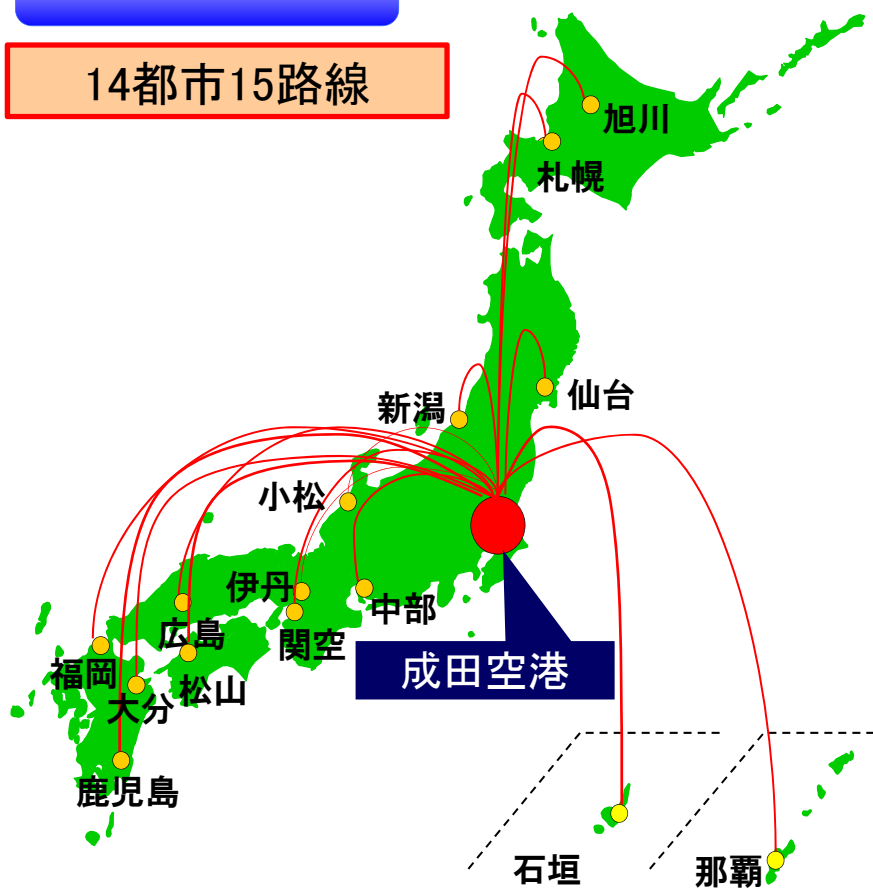
*2013年冬期事業計画認可ベース。期中の一部期間運航される路線を含む。
 **便数は2013年冬スケジュール期間中の最大便数。

4. 羽田・成田空港の利便性向上 (参考3)成田空港の路線数(国内)

- SKY** SKYMARK AIRLINES 2011.10.30～ スカイマーク就航 (札幌:2便、旭川:1便、那覇:2便、石垣:1便)
- Jetstar** 2012. 7. 3～ ジェットスター・ジャパン就航 (札幌:4便、大阪(関空)4便)、松山:3便、福岡:4便、大分:3便、鹿児島:2便、那覇:3便)
- peach** 2013.10.27～ピーチ・アビエーション就航 (大阪(関空):2便)
- Vanilla Air** 2013.12.20～バニラエアが就航予定 (那覇及び札幌を予定)
(2012.8.1に就航したエアアジア・ジャパンより社名変更)

就航先(国内線)

14都市15路線



都市 / 空港	就航便数		
	現在	(参考) 2011年夏ダイヤ	
札幌	11便	5便	
旭川	1便	0便	
仙台	2便	2便	
新潟	1便	0便	
小松	2便	2便	
名古屋	中部	5便	6便
大阪	伊丹	4便	4便
	関空	6便	1便
広島	2便	2便	
松山	3便	0便	
福岡	10便	5便	
大分	3便	0便	
鹿児島	2便	0便	
那覇	7便	2便	
石垣	1便	0便	
合計	60便	29便	

※集計対象期間は、冬ダイヤ期間(2013年10月27日～2014年3月29日)で、各社の運航スケジュールが規則的に推移し始める時期の2週間(2013年11月10日～11月23日)
 ※就航便数は、上記集計期間の出発便数を、日単位に割戻し、端数切上げで算出

4. 羽田・成田空港の利便性向上 (参考4)成田空港の路線数(国際)

欧州 11ヶ国 17都市

- ・イギリス・イタリア・オーストリア・オランダ
- ・スイス・デンマーク・ドイツ・フィンランド
- ・フランス・ロシア・トルコ

北米 2ヶ国 25都市

- ・カナダ・アメリカ

成田空港

中南米 1ヶ国 2都市

- ・メキシコ

就航先(国際線)

40ヶ国・地域 101都市

アフリカ・中東 2ヶ国 3都市

- ・カタール・アラブ首長国連邦

アジア

16ヶ国・地域 41都市

オセアニア

8ヶ国 13都市

- ・オーストラリア・グアム
- ・タヒチ・ニューカレドニア
- ・ニュージーランド・バブアニューギニア
- ・北マリアナ諸島・パラオ

*2013年夏期事業計画認可等による
**2013年10月27日時点の就航都市数