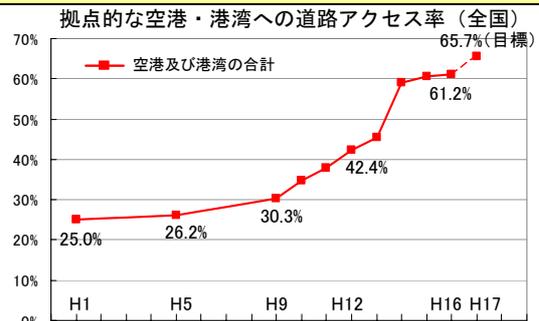


拠点的な空港・港湾へのアクセスの向上

平成9年度以降、アクセス率が急激に改善
さらに3箇所のアクセスを達成し66%に。



(1) 指標の動向

■平成9年度末のアクセス率約30%から、約61%へと急激に改善

■東アジア等との貿易拡大により、国際物流において、空港・港湾への国内の道路ネットワークの接続性がより重要に

■平成17年度は、新潟空港等3箇所へのアクセス道路を整備し66%に

マルチモーダル交通体系をいっそう深化させるため、新潟空港、荊田港、四日市港へのアクセス道路の整備を推進する。これにより、66%のアクセス率となる見込み。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■中部国際空港への道路アクセスを確保し、スピーディーな国際物流を可能に

中部国際空港の開港に先立って空港と高速道路ネットワークが直結され、スピーディーな国際物流が可能となった。一方で、事故発生時の代替路がない等の課題も指摘されている。

■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等と非直結のアクセス道路の走行状況(速度・混雑度)を全国平均と比較すると、混雑度が高く走行速度が遅いものが少なくない。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。(図11-2)

■拠点的な港湾へのアクセス道路にもかかわらず、重さ・高さ指定道路でない箇所が存在

外資コンテナを取り扱う拠点的な港湾(35箇所)のうち3割以上は、そのアクセス道路について重さ指定と高さ指定のいずれかが未指定であり、フル積載の国際標準コンテナ車両が走行可能なネットワークを明示できていなかった(図11-3)。なお、大型車対応の道路ネットワークの拡大の必要性については、学識経験者等からなる物流政策懇談会でも指摘されたところ。

(3) 業績計画(今後の取組み)

■大型貨物車の通行に対応したアクセス道路を整備

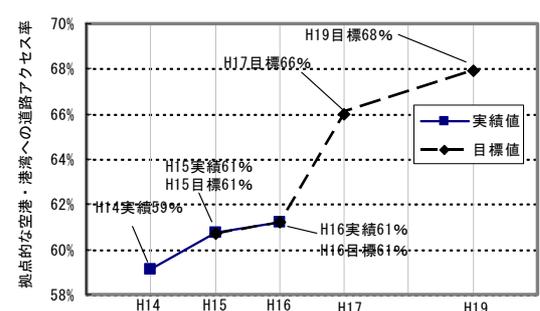
拠点的な港湾とICとのアクセス道路の大型化対応を推進する等、国際標準コンテナ車両(総重量44t、車高4.1m)が、国際物流戦略の観点から重要な港湾等と大規模物流拠点とを積み替えなくドア・トゥ・ドアで走行できる道路ネットワークの構築を図る。(図11-4)

■長期的に欧米並の約90%とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す

東アジア経済圏の成長等に伴い外国人旅行者や輸出入コンテナ貨物が増大する中で、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。長期的に欧米並の約90%とすることを目標としてアクセス率の向上を目指す。(図11-5)

■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

平成15年度実績	61%	
平成16年度	実績	61%
	目標	61% (中部国際空港へのアクセス)
中期的な目標	長期的に国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態(約90%)を目標として平成19年度までに約68%	
平成17年度の目標	66% (新潟空港等、3箇所へのアクセス)	



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室