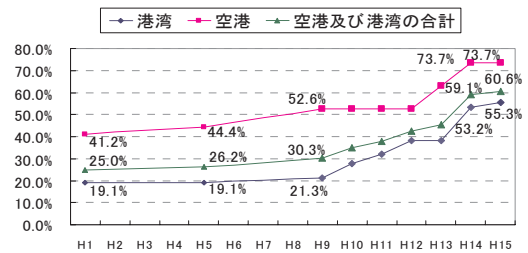


空港・港湾アクセスの推進

6年間で拠点的な空港・港湾へのアクセス率が倍増
欧米に比較して未だアクセス率は低く、改善が必要

拠点的な空港・港湾への道路アクセス率(全国)



(1) 指標の動向

■ **1997年のアクセス率約30%から、6年間でおおむね倍増の約61%に**

我が国のマルチモーダル交通体系において、1990年代前半までその整備が極めて立ち後れていたアクセス道路は、国際競争力及び地域・国際交流の面で、文字通り隘路であった。1990年代後半以降、グローバル化の進展等を背景に、IC等から拠点的な空港・港湾までの10分以内のアクセスの達成割合を急速に上昇させてきた。平成15年度は、平成14年度の59%を61%に向上させた。

■ **空港・港湾アクセス率の向上により、国際競争力強化と国際・地域間交流の促進に貢献**

ほぼ同じ期間(1998年からの5年間)に訪日外国人旅行者数は約1.3倍、輸出入コンテナ貨物量(重量)は1.4倍に拡大。(図5-1)

■ **平成16年度は、新規開港する中部国際空港へのアクセス道路を整備**

今後大幅に増大すると見通される旅客及び貨物の流動を支え、マルチモーダル交通体系を深化。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ **青森港への10分以内の道路アクセスを確保、効率的で環境に優しい貨物交通を実現**

平成15年度、青森自動車道(青森JCT—青森東IC)が供用し、青森港アクセスについてルートが多様化し、東側など幅広い港湾の区域にアクセス可能に。青森市内のICを利用する貨物車は増大しつつ、青森ICから市内に流入する特大車両台数が削減され、効率的で環境に優しい貨物交通が実現した。(図5-3)

(3) 業績計画(今後の取組み)

■ **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5-4)

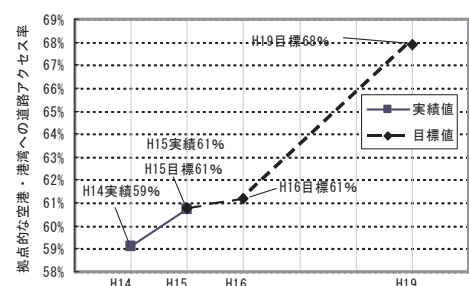
■ **未達成のアクセス道路についても、ハード・ソフト施策を組み合わせることでアクセスの迅速化に努める**

IC等と非直結の空港港湾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。アクセス道路の機能が十分でない箇所を中心に、道路の拡幅、交差点の改良、周辺道路のTDMなどによって、速度の向上を図る。

■ **平成16年度には中部国際空港へのアクセス道路を整備**

中部国際空港の航空輸送需要は、2012年度に国際貨物輸送が現在の名古屋空港の2.8倍程度と見通されているなど、周辺道路の交通需要増大が予想されており、アクセス道路の整備は国際競争力の向上等に大きく寄与する。(図5-5)

平成14年度実績	59%	
平成15年度	実績	61%
	目標	61%(青森港へのアクセス)
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16年度の目標	61%(中部国際空港へのアクセス)	



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 指標の動向

空港・港湾のアクセス道路は、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年代前半までは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、グローバル化の進展等を背景に、高速の道路ネットワークの拡充、アクセス道路の整備・改善等により、拠点的な空港・港湾とのアクセス率を急速に上昇させてきた。1997年のアクセス率は約30%であり、6年間でアクセス率はおおむね倍増の約61%となった。

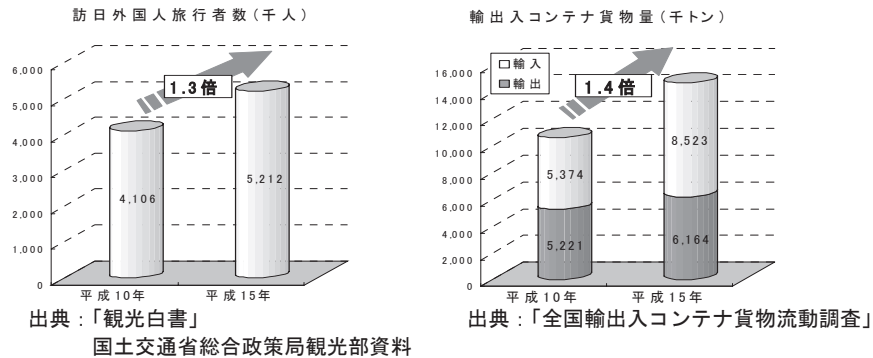


図 5-1 我が国の空港・港湾にみるグローバル化の進展

■名古屋港における物流誘発効果

名古屋港は中部圏経済を支える物流基盤であるが、伊勢湾岸自動車道の整備の進展や、東海北陸自動車道の延伸に伴い、その利便性が向上し、三重県や岐阜県からの貨物取扱量が大幅に増加した。

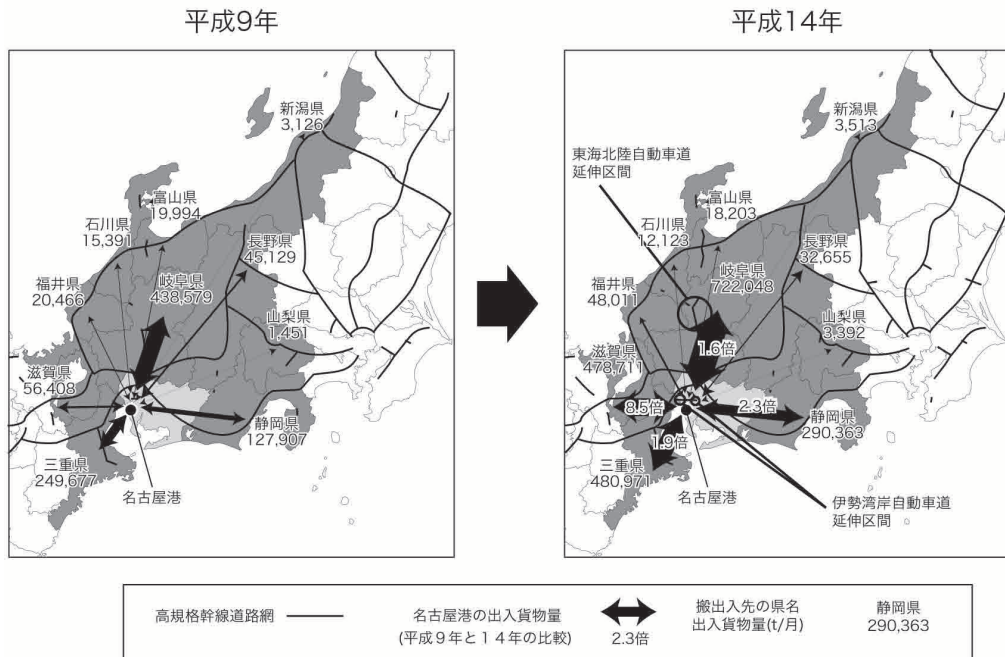


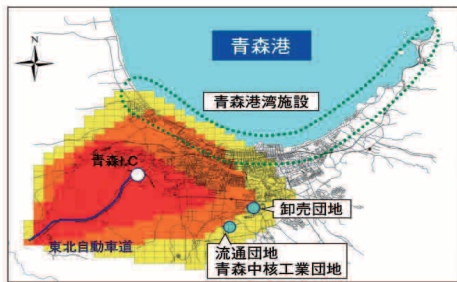
図 5-2 港湾へのアクセス向上による物流誘発効果(名古屋港の例)

【地域を結ぶ ～地域間の連携～】

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

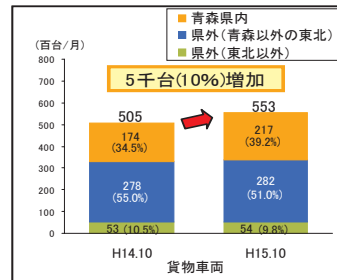
■青森港への10分以内の道路アクセス

青森港への10分以内のアクセスを達成したことにより、青森市内のICを利用する貨物車は増大しつつ、港へのアクセスルートが多様化し、東側など幅広い港湾の区域にアクセスできるようになった。



出典：国土交通省東北地方整備局資料

【到着地別青森市内IC利用総交通量】



出典：日本道路公団東北支社

図 5-3 青森港へのアクセス達成による効果

(3) 業績計画 (今後の取組み)

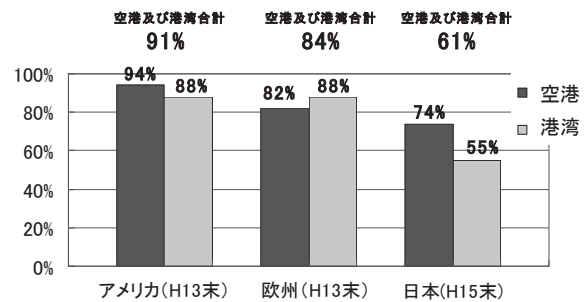
■国際的水準に満たない空港・港湾アクセス率の向上

急速に整備を進めてきた空港港湾のアクセス道路であるが、9割程度達成した欧米に比べて我が国の達成率は60%程度であるなど、未だ十分とは言えない。

■中部国際空港へのアクセス道路整備

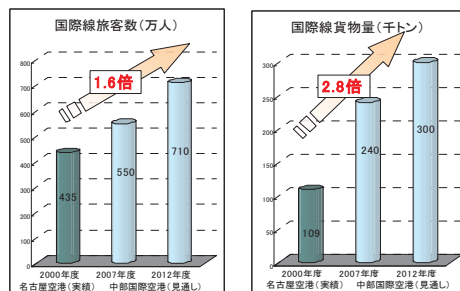


出典：愛知県道路公社資料



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 5-4 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)



出典：交通政策審議会 第6回空港整備部会資料

図 5-5 中部国際空港の位置と空港需要予測の結果

■ アクセス道路の速度向上の必要性

アクセス道路の走行状況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。
 アクセス道路の機能が十分でない箇所を中心に、速度の向上を図る。

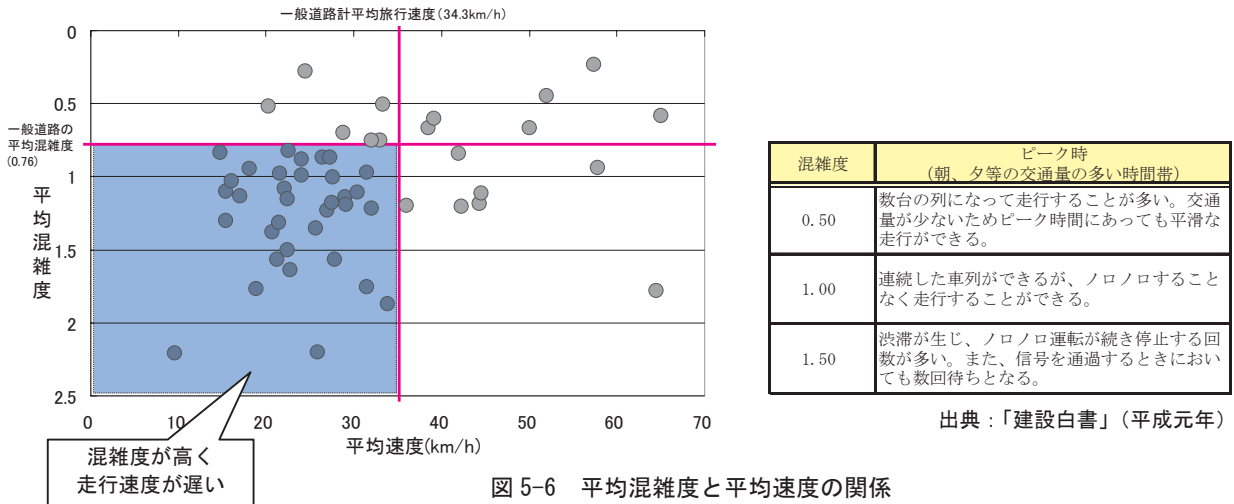


図 5-6 平均混雑度と平均速度の関係

表 5-1 走行速度が平均 20km/h 以下の空港・港湾アクセス道路 (平成 15 年度末現在)

	港湾名	延長 (km)	平均混雑度	所要時間 (分)	平均速度 (km/h)	総貨物量 (H13 暦年) (千トン)	国際貨物量 (H13 暦年) (千トン)
1	鹿児島港	5.4	2.21	34	9.6	46,139	1,306
2	下関港	5.4	0.84	22	14.7	9,175	2,321
3	徳島小松島	8.2	1.10	32	15.4	9,658	1,720
4	清水港	3.0	1.03	11	16.0	17,731	10,204
5	大分港	5.6	0.95	19	18.2	61,351	34,376

	空港名	延長 (km)	平均混雑度	所要時間 (分)	平均速度 (km/h)	旅客数 (H14 暦年) (千人)	貨物取扱量 (H14 暦年) (トン)
1	那覇空港	8.2	1.30	32	15.4	11,886	167,418
2	松山空港	9.1	1.77	29	18.8	2,687	12,035

※平均混雑度は H11 センサスの区間加重平均値

旅客数及び貨物量の出典：「平成 14 年分空港管理状況調査」、「港湾統計 (年報) 平成 13 年」

【関連する平成 16 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

- ポイント： ① 平成15年度に新規達成（青森港）
 ② 平成16年度に新規達成予定（中部国際空港）

対象空港名	H15 連結	乗降客数	貨物取扱量
単位		(千人)	(トン)
新千歳	○	18,835	211,658
函館		2,433	16,601
秋田	○	1,325	3,760
仙台	○	3,223	19,327
成田国際	○	28,884	1,950,083
東京国際	○	61,079	592,833
新潟		1,269	2,935
名古屋	○	10,524	178,766
中部国際	②-	-	-
関西国際	○	17,381	776,290
大阪国際	○	17,628	131,349
広島	○	3,439	24,115
高松		1,560	9,093
松山		2,687	12,035
福岡	○	19,493	246,221
大分	○	2,002	14,767
長崎	○	2,853	17,571
宮崎	○	3,329	19,996
鹿児島	○	6,261	36,010
那覇		11,886	167,418
19空港(※)	14箇所	216,091	4,430,828

対象港湾名	H15 連結	総貨物量	国際貨物量
単位		(千トン)	(千トン)
苫小牧	○	90,929	20,088
室蘭	○	43,310	11,204
函館	○	32,969	672
小樽	○	23,304	537
釧路		20,935	4,511
青森	○	① 24,614	836
八戸	○	31,782	7,168
仙台塩釜	○	37,532	8,550
小名浜		12,502	4,720
千葉	○	158,705	93,009
横浜	○	115,689	71,277
川崎	○	94,109	55,639
東京	○	82,056	38,064
横須賀	○	16,389	2,263
大洗	○	14,093	0
新潟	○	32,276	14,438
伏木富山		9,555	6,589
名古屋	○	155,934	102,799
四日市		59,742	39,523
清水		17,731	10,204
三河		22,008	11,504
大阪	○	89,694	33,491
神戸	○	79,639	37,819
堺泉北	○	67,641	26,975

対象港湾名	H15 連結	総貨物量	国際貨物量
単位		(千トン)	(千トン)
和歌山下津		43,020	20,613
姫路		35,818	19,152
敦賀	○	13,435	2,863
水島		90,310	51,712
徳山下松		56,475	17,840
宇野		53,073	1,018
福山	○	48,497	34,333
宇部	○	30,505	12,437
呉	○	23,320	8,250
広島		17,471	4,354
岩国		16,707	3,488
下関		9,175	2,321
高松		55,461	269
松山		19,957	1,109
東予	○	13,909	1,704
高知		11,604	294
徳島小松島		9,658	1,720
北九州	○	86,409	28,719
大分		61,351	34,376
鹿児島		46,139	1,306
博多	○	41,056	11,979
苅田		30,532	5,501
別府	○	10,412	0
47港湾	26箇所	2,157,432	867,238

出典：「平成14年分空港管理状況調書」
 「港湾統計(年報)平成13年」

※ 中部国際空港は現時点では開港されていないため、対象空港数に含まれていない。