

まちづくり、地球環境問題及び観光立国推進 と交通の関連について

国土交通省
平成22年12月

1. まちづくりについて

2. 地球環境問題について

3. 観光立国推進について

まちづくりについて

1. 関連する審議会の答申等

(1) 社会資本整備審議会 答申

「新しい時代の都市計画はいかにあるべきか」【平成19年7月20日答申】 概要(関連部分)

○集約型都市構造に基づく都市像の実現

- ・持続可能な都市を実現するため、我が国の都市を拡散型から集約型都市構造へ再編。
- ・目指すべき都市像は集約拠点相互を基幹的公共交通により連絡し、都市圏内のアクセスを公共交通により確保、集約拠点は都市機能の集積を図り環境負荷低減型の都市へ

○集約型都市構造の実現に向けた戦略的取組

- ・多様な主体及び施策の連携による「総力戦」へ
集約型都市構造実現のため、多様な分野の関連施策を連携強化し「総力戦」へ。
- ・集約型都市構造の実現に向けた公共交通の重要性
「都市の装置」である公共交通について、サービス水準等に関する目標を設定し、公益事業としての公共性を評価して利用促進を図ることが必要。

○展開すべき主要な施策

- ・道路整備の重点化
選択と集中及び目標達成型の道路整備を重点的に進め、環状道路の整備、トラフィック機能の強化、都市内道路の再構築等を積極的に推進。
- ・公共交通の再生
交通事業のみでの採算は厳しいが、公益性の高い公共交通については、公益性の範囲内で税その他による財政的支援や地域の支援等の実施が必要。
- ・歩行者空間の復権と積極的整備
安全・快適に歩ける空間・環境の整備を図るため、適切な拡がりを持つ面的な歩行者空間の整備、及び自転車走行空間のネットワーク形成を推進する施策を実施。

(2) 交通政策審議会 交通体系分科会地域公共交通部会 報告

「地域による地域のための公共交通の活性化・再生を目指して」【平成19年7月5日報告】 概要(関連部分)

○まちづくりとの連携

- ・地域公共交通は、地域の経済活動や日常生活によって支えられているものであり、地域公共交通の活性化・再生にあたっては、まちづくりからの取組みも期待される。
- ・市街地整備、都市計画、土地利用との連携を図り、地域が目指すまちの姿を実現する観点から、地域公共交通のあり方を検討することが必要。

2. 都市計画における取扱い

都市計画区域

都市計画区域マスタープラン

区域区分

市町村マスタープラン

地域地区 (用途地域など)

都市施設 (交通施設など)

市街地開発事業

都市計画基準

- 土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する事項で、当該都市の健全な発展と秩序ある整備を図るため必要なものを、一体的かつ総合的に定めなければならない
- 都市施設は、土地利用、交通等の現状及び見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めること

: 都市計画法

: 都市計画運用指針

(都市計画区域マスタープラン)

- 交通体系の整備の方針
都市の将来像を実現するため、各交通機関相互の役割分担・連携の考え方等 交通体系のあり方を示すことが望ましい。

(用途地域)

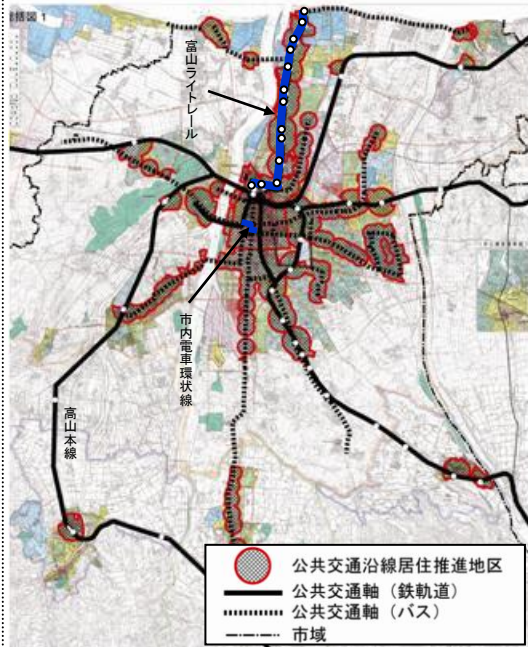
- 住居系用途地域
公共交通機関の活用の観点からの住宅地の密度と鉄道駅等からの距離との相関に配慮

(交通施設)

- 都市全体として公共交通、自動車、自転車、徒歩等の各交通機関が適切に役割分担をした交通体系が確立されるよう各交通施設を総合的・一体的に定める
- 土地利用のあり方と一体的に交通体系整備のあり方を検討
- 例えば公共交通利用促進策等の交通施設計画と密接に関連する交通需要の調整の考え方や、整備される交通施設の将来における使い方を考慮した上で定める

【富山市都市マスタープラン】

■都市の諸機能を集積させ、公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり



目標：公共交通が便利な地域に住んでいる市民の割合

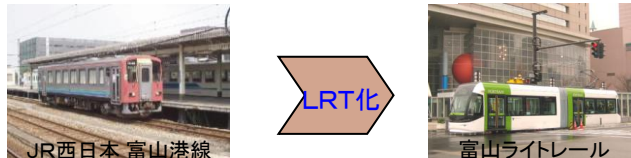
約3割 → 約4割

(平成17年現在) (概ね20年後)

■中心市街地や公共交通沿線への都市機能集積と交通施策を一体的に推進

- 平成17年7月 まちなか居住推進事業 (まちなか居住推進地区で実施)
 <市民向け支援> 住宅取得補助、家賃補助 <事業者向け支援> 共同住宅建設補助 等
- 平成18年4月 富山ライトレール開業
- 平成18年10月 高山本線活性化社会実験開始
- 平成19年9月 グランドプラザ開業(市街地再開発)
- 平成19年10月 公共交通沿線居住推進事業 (公共交通沿線居住推進地区で実施)
 <市民向け支援> 住宅取得補助 等 <事業者向け支援> 共同住宅建設補助 等
- 平成21年4月 市内電車環状線開業

(1) 富山港線LRT化事業 (平成18年4月29日開業)



車両も含めたLRT化経費を市が負担するとともに、施設の維持、管理、更新経費を市が支援

《運行サービスの向上》

| | 富山港線 | 富山ライトレール |
|-------|------------|-----------------------|
| 運行間隔 | 30~60分 | 15分 (ラッシュ時は10分) |
| 始発・終電 | 5時台・21時台 | 5時台・23時台 |
| 駅数 | 9駅 (富山駅除く) | 13電停 |
| 車両 | 鉄道車両 | 全低床車両 運賃は200円均一制に。 |



フィーダーバスとのスムーズな乗換(岩瀬浜駅)



駐輪場(越中中島駅)

凡例

- 公共交通沿線居住推進地区
- まちなか居住推進地区
- 富山ライトレール
- 新設駅
- フィーダーバス
- フィーダーバスとの乗換拠点
- 自転車駐輪場

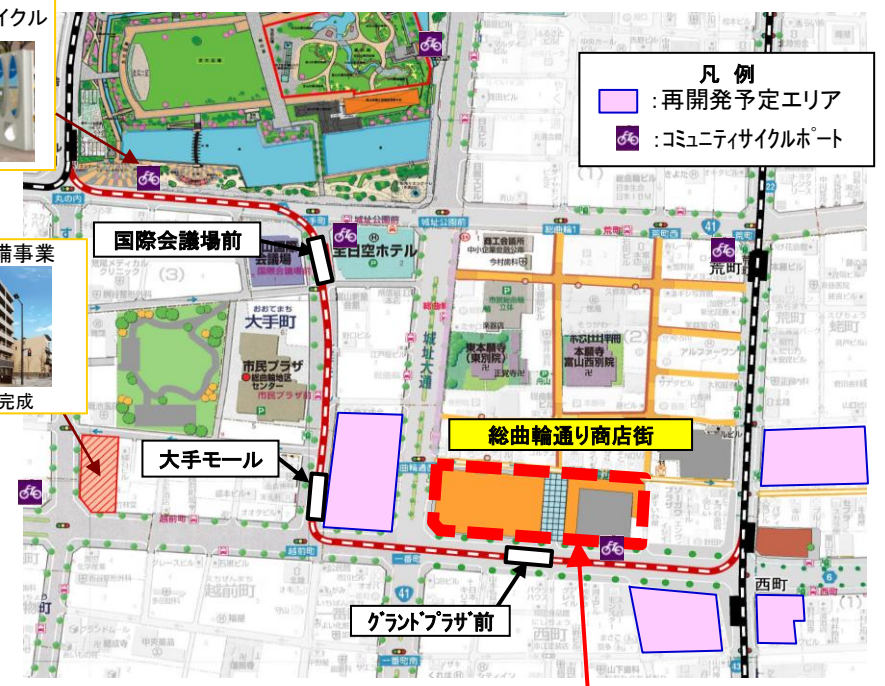
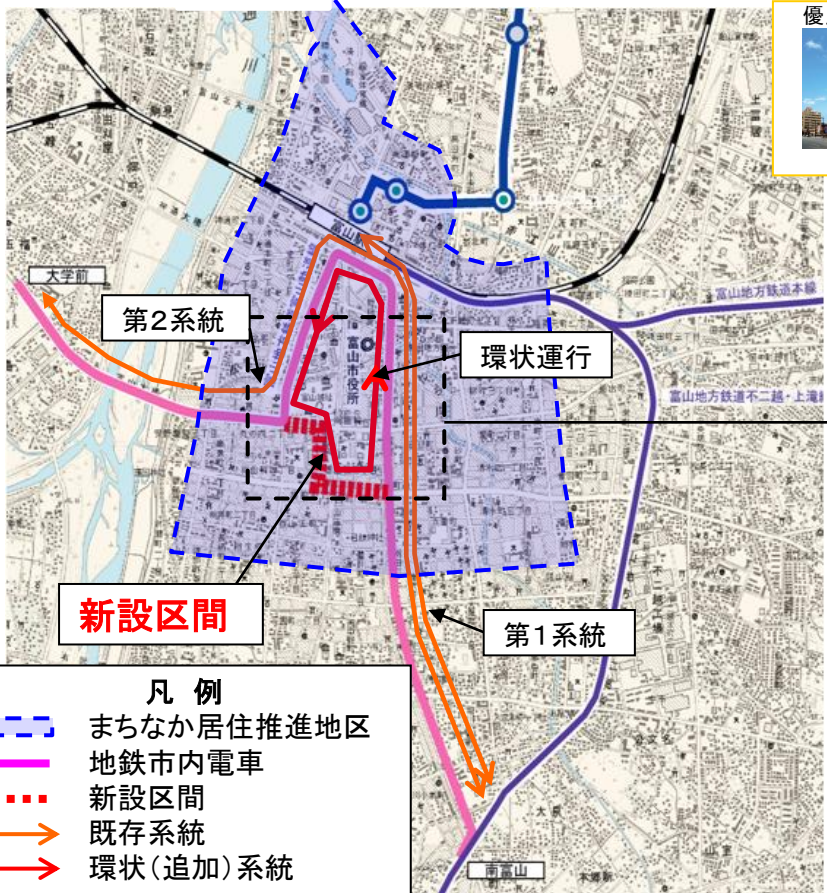
(2) 中心市街地活性化施策と一体となった市内電車環状線化事業 (平成21年12月23日開業)

・中心市街地を運行している市内電車の軌道を延伸、接続することにより環状線化を実施

・環状線沿線で市街地再開発事業を推進

市内電車環状線化

- 延長 約0.9km(環状区間約3.5km)、3駅新設
- 運行間隔 10分程度
- 上下分離方式を導入(富山市が整備、富山地方鉄道(株)が運行)し、車両増備費用及び既設線の増便に係る運行、維持管理経費は市が負担



市街地再開発事業

平成19年9月開業

グランドプラザ整備事業
(雪でも快適な歩行者空間)

平成19年9月開業

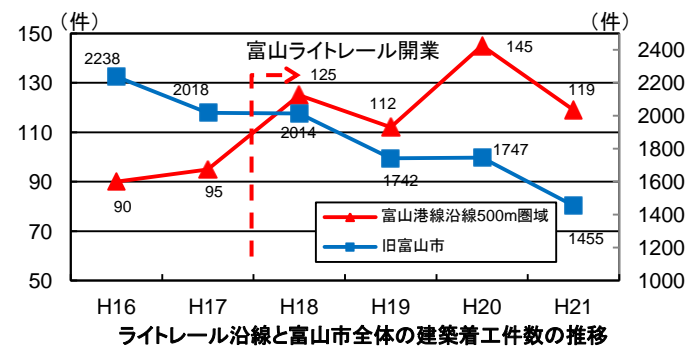
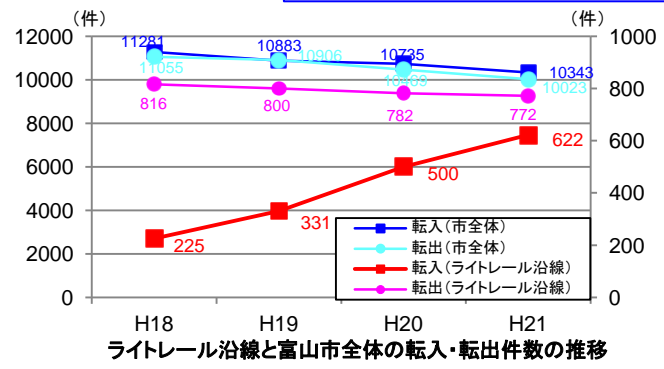
市街地再開発事業

平成17年4月開業

(3) 効果

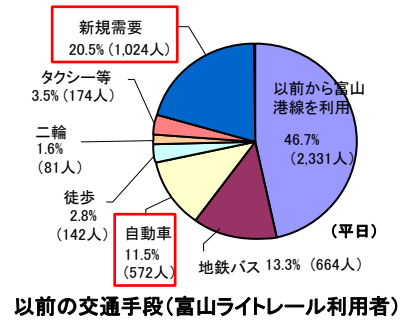
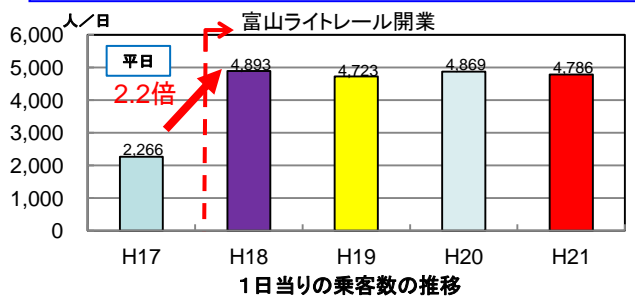
① 富山港線LRT化事業等

市全体では減少する中、沿線への転入者増や新規住宅着工数が増加



運行本数の大幅増等サービス向上により、富山ライトレール利用者が大幅に増加。

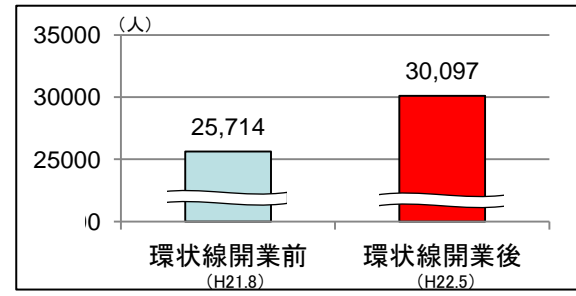
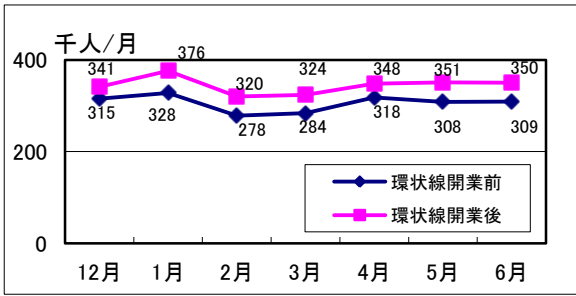
自動車からの転換が約1割、新規需要が約2割発生。



② 市内電車環状線化事業等

環状線の整備後、既存の路面電車の利用者数が増加

環状線の整備後、総曲輪通り商店街の歩行者数が増加



富山市内軌道線月別利用者数(対前年同月)

総曲輪通り商店街周辺歩行者通行量(休日) (富山市作成資料より)

(4) JR高山本線活性化社会実験

【実験期間】

(第1期)平成18年10月21日～平成20年3月14日

(第2期)平成20年3月15日～平成23年春

増発費用をはじめ、社会実験費用は市が負担

①運行頻度の増加

| 区間 | 実験前 | 第1期 | 第2期 |
|----------|-----|-----|-----|
| 富山～速星間 | 36本 | 50本 | 60本 |
| 富山～越中八尾間 | 34本 | | |
| 富山～猪谷間 | 21本 | 33本 | 23本 |

■運行ダイヤの変化(越中八尾駅:富山駅方面)

【実験前】

| | | |
|----|----|----|
| 5 | | |
| 6 | 04 | 47 |
| 7 | 08 | 32 |
| 8 | 29 | |
| 9 | 23 | |
| 10 | 30 | |
| 11 | 53 | |
| 12 | | |
| 13 | 46 | |
| 14 | | |
| 15 | 33 | |
| 16 | 47 | |
| 17 | 19 | 50 |
| 18 | 38 | |
| 19 | 52 | |
| 20 | | |
| 21 | 39 | |
| 22 | 01 | |

【第1期社会実験】

| | | |
|----|----|----|
| 5 | | |
| 6 | 02 | 47 |
| 7 | 08 | 32 |
| 8 | 05 | 27 |
| 9 | 05 | 36 |
| 10 | 17 | 50 |
| 11 | 40 | |
| 12 | 34 | |
| 13 | 11 | |
| 14 | 34 | |
| 15 | 12 | |
| 16 | 34 | |
| 17 | 09 | 33 |
| 18 | 01 | 48 |
| 19 | 02 | 40 |
| 20 | 46 | |
| 21 | | |
| 22 | 18 | 48 |

【第2期社会実験】

| | | |
|----|----|-------|
| 5 | 53 | |
| 6 | 43 | |
| 7 | 02 | 29 59 |
| 8 | 21 | |
| 9 | 07 | 33 57 |
| 10 | 18 | 54 |
| 11 | 17 | 38 |
| 12 | 11 | 59 |
| 13 | 28 | |
| 14 | 08 | 46 |
| 15 | 15 | 56 |
| 16 | 40 | |
| 17 | 06 | 28 52 |
| 18 | 07 | 57 |
| 19 | 55 | |
| 20 | 52 | |
| 21 | 37 | |
| 22 | 06 | |

②フィーダーバス、P&R、新駅設置等



凡例

- 新設駅(婦中鶉坂駅)
- P P&R駐車場
- 🚲 自転車駐輪場

③効果

社会実験により、高山線利用者数、沿線居住者数ともに増加

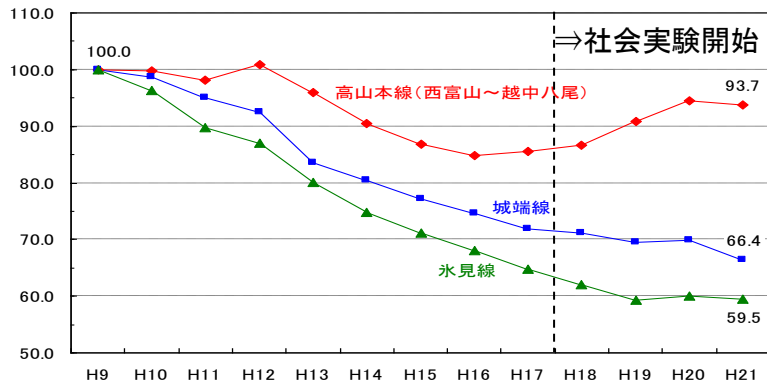


図 県内鉄道利用者の推移 (H9を100とした指標)
(富山市作成資料より)

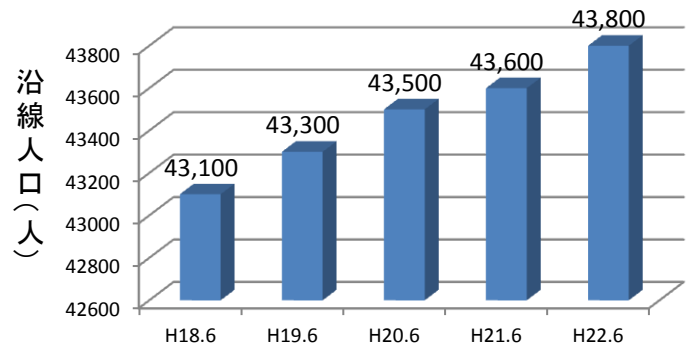


図 高山本線沿線居住者数
(富山市作成資料より)

【金沢市都市計画マスタープラン】

[将来の都市像]

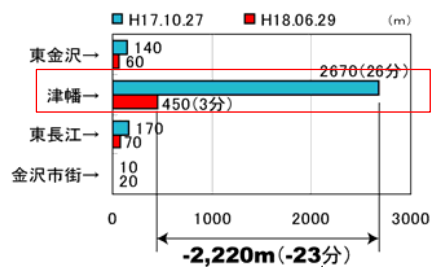
- 市街地の拡大は、原則として行わない
- 都市機能を土地利用計画の誘導と公共交通との連携により、中心市街地及び都心軸に集約
- 地域生活拠点の公共交通との連携による適正な誘導

[中心市街地ゾーンにおける基本的土地利用構成]

定住促進、商業、業務の活性化、交流人口の拡大、公共交通を優先した歩行者中心の交通施策の推進を積極的に進め、にぎわいと活力のある風格を備えた中心市街地の実現を推進

環状道路の整備による通過交通の排除

～山側幹線の完成による渋滞時間、距離の変化～



都心方面の渋滞の減少分

(金沢河川国道事務所作成資料より)

公共交通重要路線の設定

バス専用レーンの設置、PTPSの導入、多頻度運行、早朝深夜便の運行



- <公共交通重要路線> 選定基準
- ・沿線人口が多い
 - ・今後人口増加が予想される
 - ・沿線に主要施設のある路線 等

P&R駐車場の設置

公共交通重要路線上に市がP&R駐車場を設置⇒特急バスの運行



サイクル&ライド用駐輪場の設置

公共交通重要路線上に市が駐輪場を設置



凡例

| | |
|--------------|---------------|
| 【骨格的土地利用ゾーン】 | 外環状道路 |
| 中心市街地ゾーン | 公共交通重要路線 (鉄道) |
| 市街地ゾーン | 公共交通重要路線 (バス) |
| 農業環境ゾーン | |
| 自然環境ゾーン | |
| 【拠 点】 | P パーク&ライド駐車場 |
| 都市拠点 | サイクル&ライド駐輪場 |
| 地域中心拠点 | |
| 産業拠点 | |
| 学術拠点 | |

■ 中心市街地(まちなかゾーン)において、徒歩と公共交通により、安全かつ快適に移動できる空間整備を推進

まちなかゾーンにおいて
歩けるまちづくりの推進



・歩行者天国や街並み整備等を実施
(堅町商店街)

ふらっとバスの運行、
商店街の再整備




(横安江町商店街)

- ・金沢市が運行
- ・中心市街地の幅員の狭い地区を中心にルート設定
- ・料金：100円 / 1乗車

・横安江町商店街をトランジットモール化しフリー乗降システムを導入

・アーケード撤去により明るく解放感のある商店街の創出、店舗の整備、イベントの実施等



 まちなかゾーン
 都心軸

中心市街地における再開発事業の実施



武蔵ヶ辻第四地区第一種市街地再開発事業 (近江町市場)

まちなかにおける駐車場の設置調整

(目的)
まちなかへの過度な自動車流入の抑制、歩行者の安全性等の確保

(概要)
 ・駐車場整備地区を指定し、駐車場整備計画に基づく路外駐車場の整備等を推進
 ・駐車場法に規定される附置義務条例等に基づき、公共交通の利用を促進する事業者に対する附置義務の緩和や、歩行者の安全性の確保等のための駐車場の適正配置に関する設置者に対する指導・助言を実施

⇒ 駐車場整備地区制度(都市計画)を土台として、道路管理者や交通管理者と連携しつつ、歩行者、公共交通等も視野に入れた総合的な交通・空間計画を展開

■都市計画マスタープランにおいて「ふれあいと支え合いのコミュニティのある快適なまち」を目指している「松園地区」において、道路整備やゾーンバスシステムの導入により中心市街地へのバスの利便性を向上

松園地区(住宅エリア)
 夜間人口 約17,500人
 面積 約 315 ha
 中心市街地から約6km

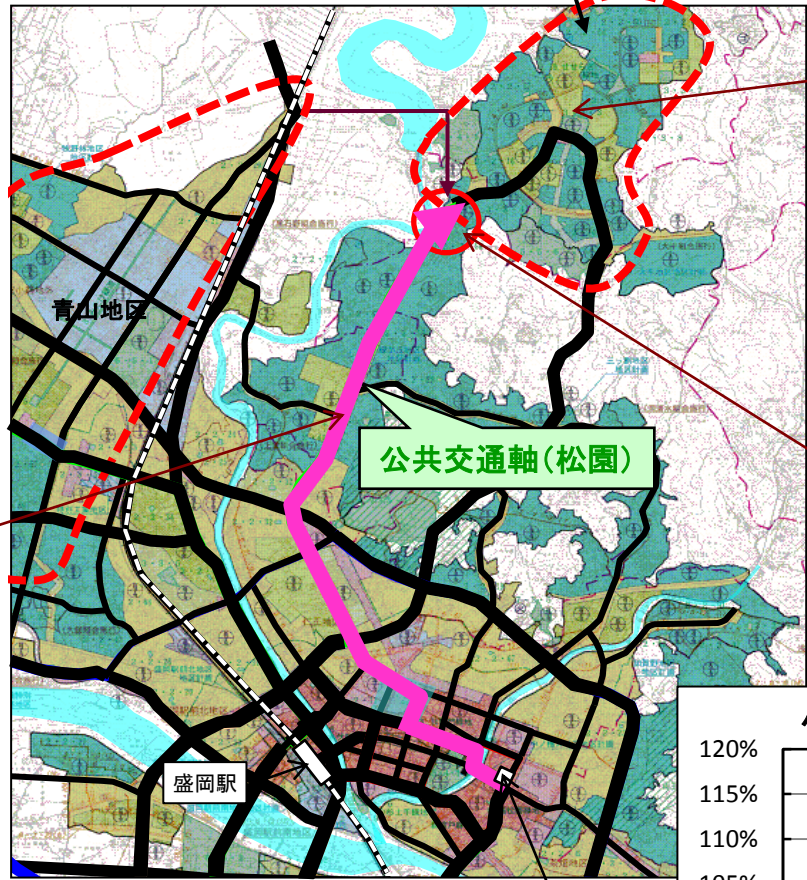
支線バス網の設定 バス増設

・支線バスの便数増



【盛岡市都市計画マスタープラン 地域別構想(松園地区)】

- 子供たちの声が聞こえ高齢者にやさしいまちの形成
- 日常の暮らしが便利で快適な住宅地の形成
 - 〔・ふれあいの場や、商業施設の配置
 - 〔・バスの利便性向上
- 自然と共生した美しい景観をもつまちの形成



バスターミナル整備(市)

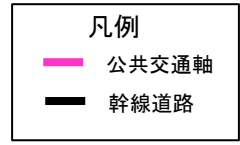
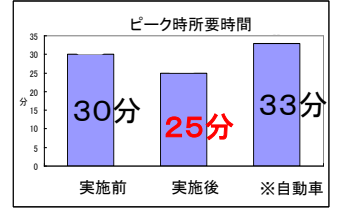
- ・基幹バス、支線バス乗継
- ・通算運賃の適用



(松園バスターミナル)

■道路拡幅(4車線化)と併せた バス専用レーン、PTPSの導入

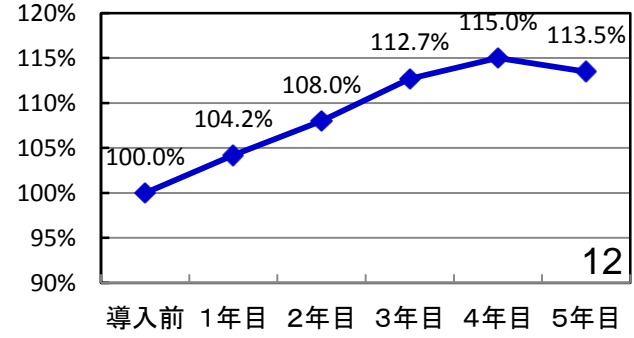
- ・基幹バスの設定
(多頻度運行、急行バス設定)



盛岡バスセンター

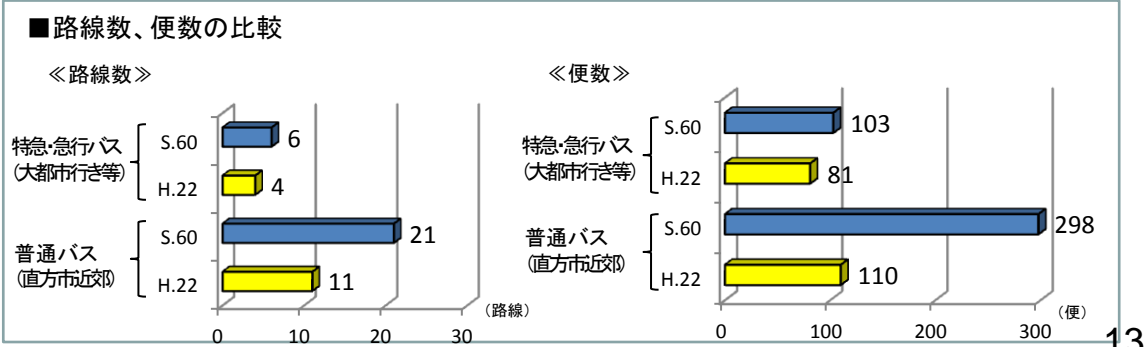
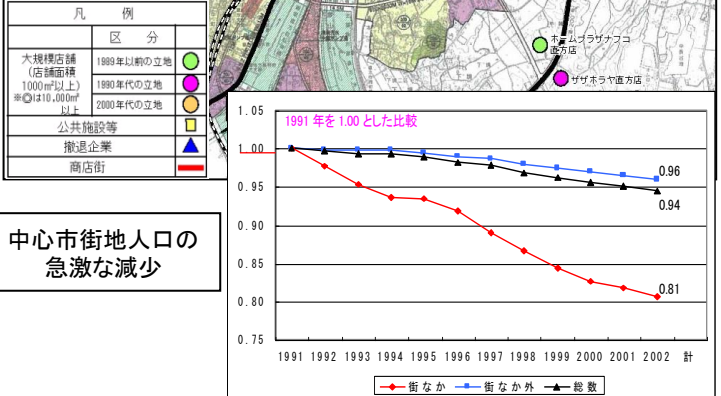
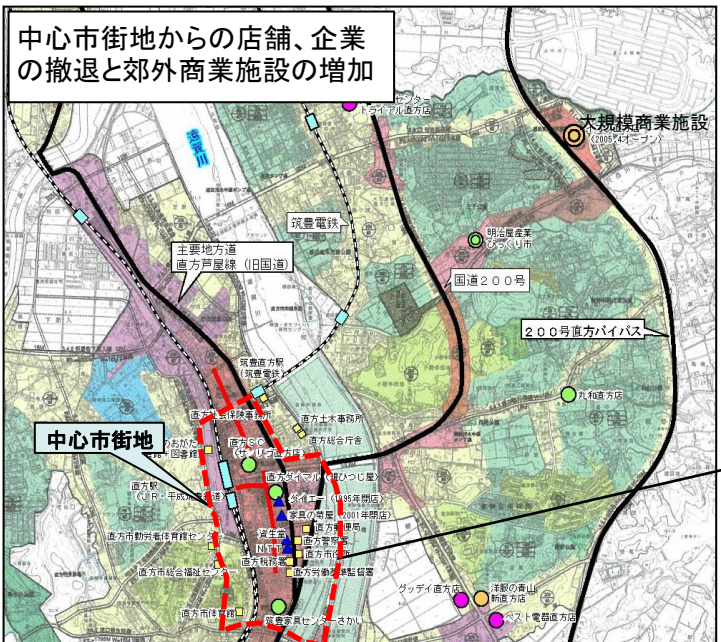
(盛岡市作成資料より)

バスの運賃収入の推移(松園地区)



■都市の拡散と交通の負のスパイラルからの脱却

石炭産業の衰退による周辺都市の人口減少、郊外住宅開発の進展、郊外の大規模店舗の立地により、中心市街地が衰退し、バス路線が減少する中、市がまちづくりの観点から中心市街地活性化基本計画を策定し、分散していたバスターミナルの機能集約を含む駅前広場等の整備を図りつつ、図書館、市民会館、病院等の都市機能の、駅周辺への集約を進めている。



出典: 福岡県資料より作成

4. 地方公共団体と交通事業者との調整が課題となった事例(沖縄県)

(1) 沖縄モノレール導入にあたっての既存バス事業者との調整

【沖縄モノレール】

■自動車からの利用転換を図り、都市部における交通渋滞を緩和するために、都市モノレールを整備

延長：約13.1km
 (駅数：15駅 那覇空港～首里)
 開業：平成15年8月

※全体事業費のうち、インフラ部を街路事業として国と県で負担

●沖縄都市モノレール 位置図



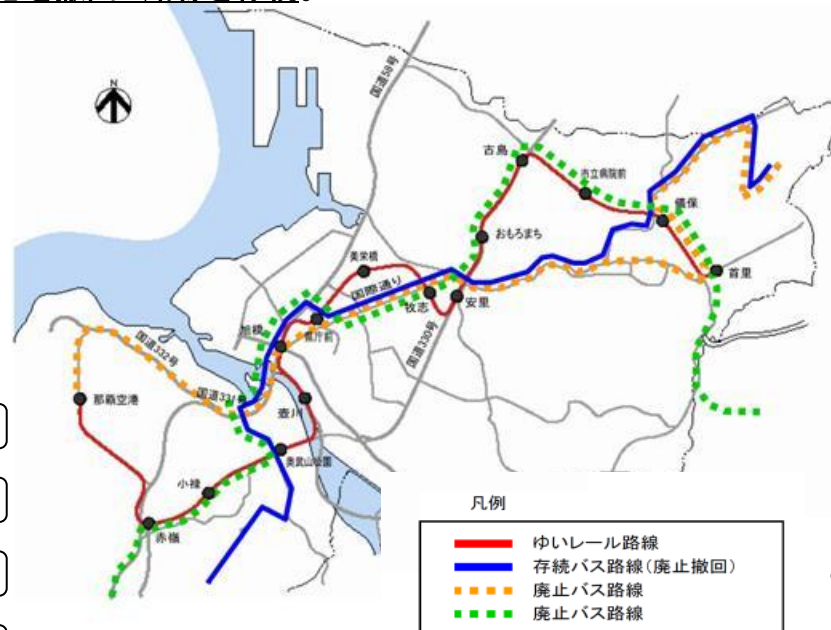
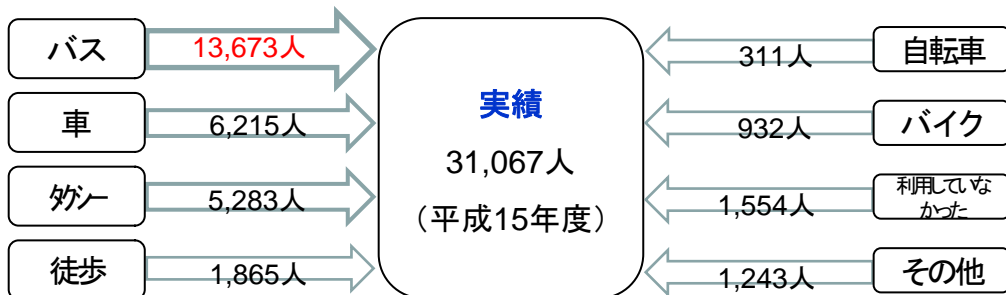
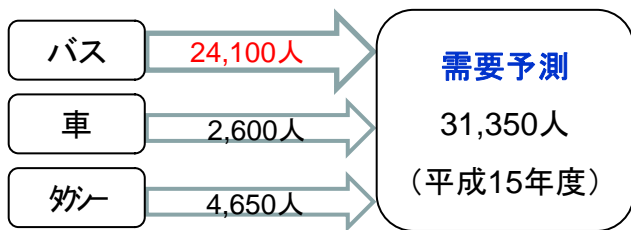
●周辺開発状況



○沖縄モノレールの導入にあたっては、バス路線再編検討委員会において、モノレールと競合する路線の廃止等が合意され、県が想定される補償概算額を踏まえた資金貸付を行ったが、1社が合意を撤回し路線を存続。

○モノレールへの転換が当初予測を1万人/日程度下回った。

【モノレール利用者の以前の交通手段(予測と実績)】



※当該会社は民事再生法適用を申請した上で合意を撤回。その後事業は別会社が継承。

まちづくりに責任を負う地方公共団体にとって、交通事業者との円滑・的確な調整が行えるかが課題

- ・公共交通のあり方も含め地域のまちづくりに責任を負う地方公共団体にとって、まちづくりとして交通まで含んだ一体的・総合的な取組を行うことにより公共交通指向型土地利用等を進めるにあたっては、交通のあり方についての住民理解を前提に、まちづくりへの交通事業者の協力体制の確保が不可欠。
- ・更に、まちづくり計画の確定や、財政負担等への住民の理解を得ていくために、交通事業者との間で、以下のような調整が円滑・的確に行えるかが課題。

(例)

- 地方公共団体が都市の装置として必要と考える公共交通の維持、活性化に交通事業者の協力を求める調整
- LRTの導入や鉄道のLRT化等を行おうとする際に、交通事業者との役割分担、事業スキームを決定する調整
- 都市モノレール、LRT等の導入にあたって、影響を受けるバス路線の再編等に関して既存事業者に協力を求める調整
- 上記の調整結果に関して、関係者間の合意内容の担保

6. 運輸行政・事業の観点からの課題

規制緩和後、事業者の創意工夫による効率的な交通の実現を基本としてきたところ（※）。まちづくりとの関係で、円滑・的確な調整を行うに当たっては、以下の点が課題。

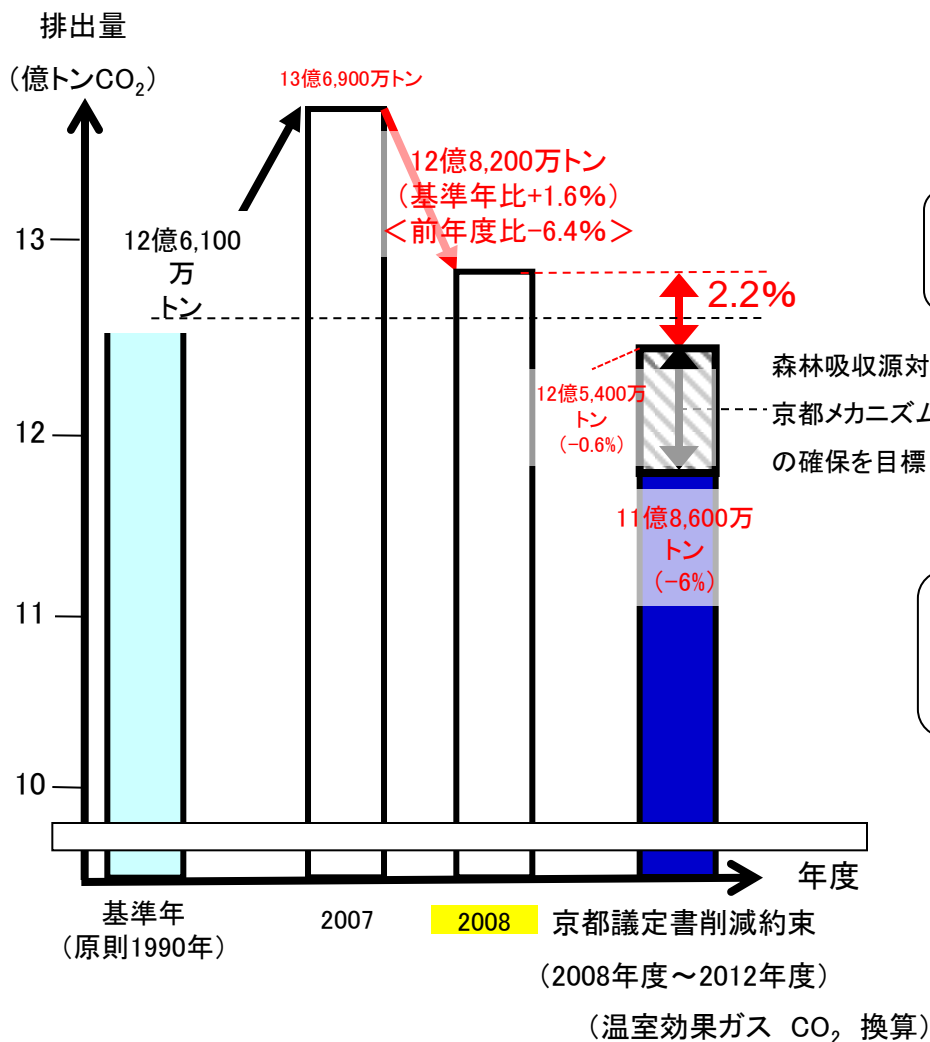
- 運輸分野においては、需給調整規制を撤廃しており、従来の需給調整規制・内部補助を前提とするネットワークの維持という手法の継続は困難。
- まちづくり・公共交通等の地域における関係者間で情報共有や連携の強化が必要。
- まちづくりにおける公共交通の位置付けについての住民や公共交通の利用者の理解や、行政と交通事業者間の役割分担・費用分担の明確化が課題。
- 交通事業者の経営に影響を与えるような内容の協力を求めるのであれば、必要な費用は行政も応分に負担しつつ、交通事業者の協力が得られるような枠組みであることが必要。

※ 市場が成立している場合であれば、市場に委ねていくというのが基本的な考え。

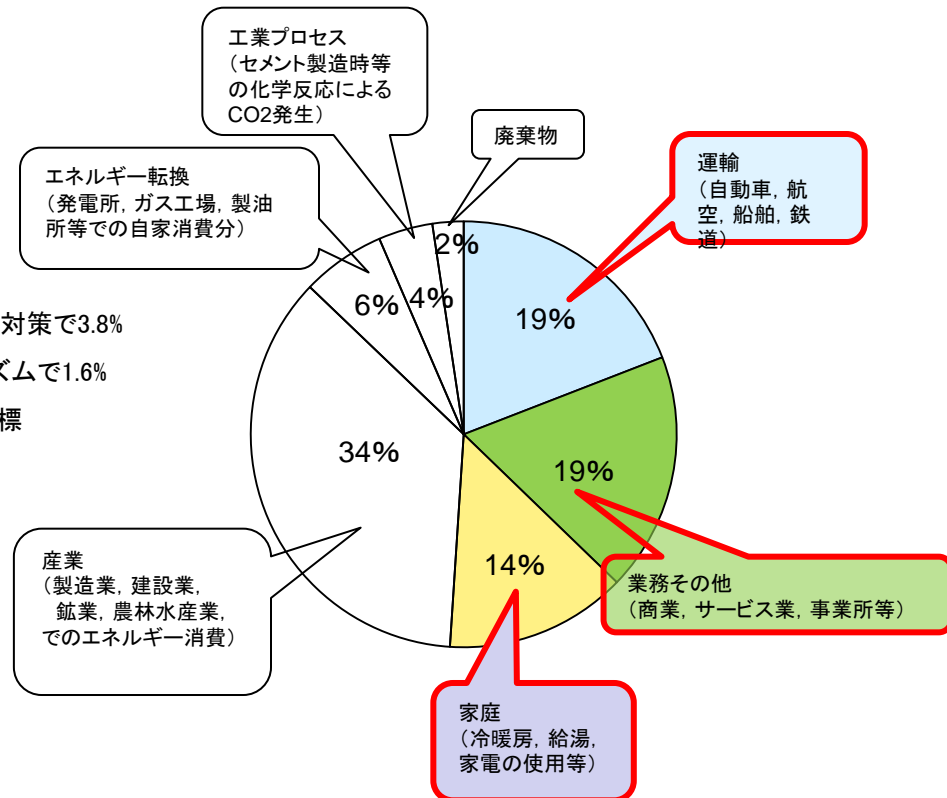
地球環境問題との関係

全体の動向

■2008年度における我が国の排出量は、基準年から1.6%、京都議定書約束(1990年比6%減)から2.2%上回っている。



二酸化炭素排出量の部門別内訳



総量12億1,400万トン (CO₂)

(二酸化炭素排出量: エネルギー・非エネルギー含む)

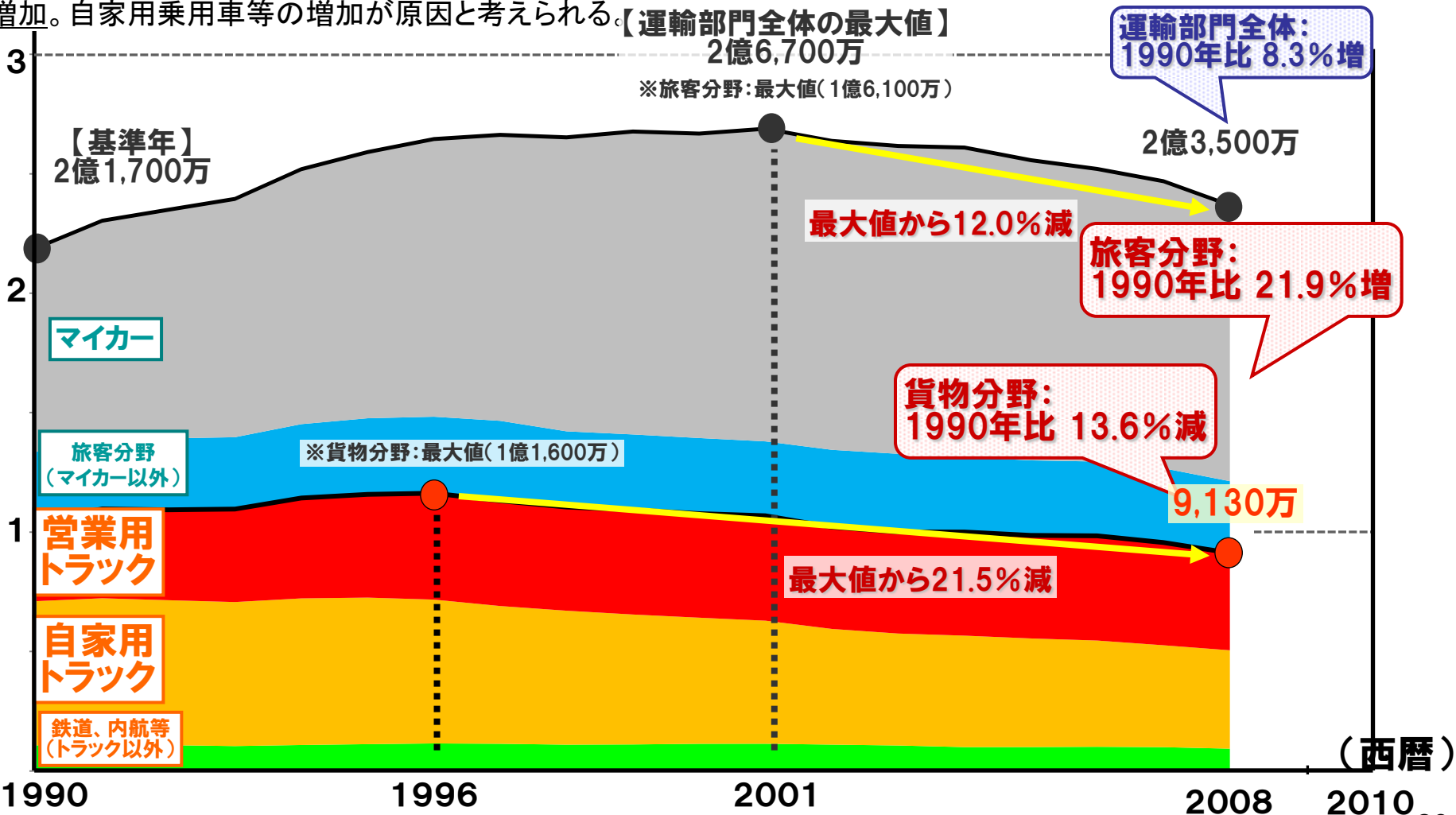
運輸部門のCO₂排出量

【前出資料】

■ 2001年以降、運輸部門からの排出量は減少傾向。

■ 貨物分野は1996年をピークに減少し、2008年は9,130万トン（基準となる1990年比で13.6%削減）。トラックの大型化や自営転換等の取組が効果をあげている。

■ 同様に旅客分野も2001年をピークに減少し、2008年は1億4,370万トンであるが、基準となる1990年比では21.9%増加。自家用乗用車等の増加が原因と考えられる。【運輸部門全体の最大値】

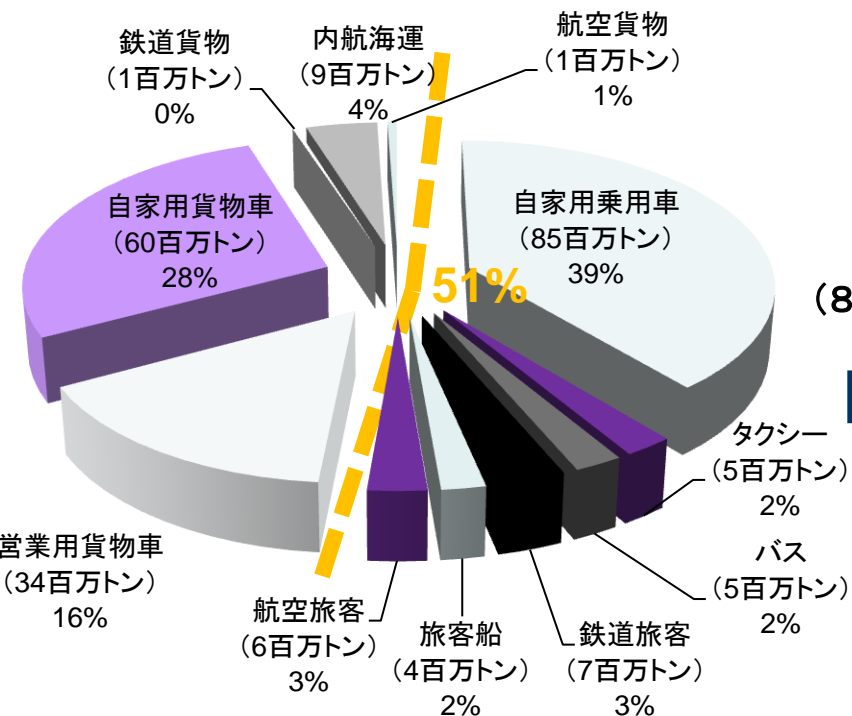


※ 旅客(マイカー以外)及び貨物(トラック以外)には、バス・タクシー・鉄道・船舶・航空が含まれる

※ 温室効果ガスインベントリオフィス「日本国温室効果ガスインベントリ報告書」及び環境省「温室効果ガス排出量速報値」より国土交通省 政策統括官付作成

- 旅客交通の割合は51%から62%に増加（自家用乗用車の割合は39%から49%に増加。）。
- 営業用貨物車の割合は、16%から17%に微増。一方、自家用貨物車は、28%から18%に減少、貨物車全体としては44%から35%に低下。

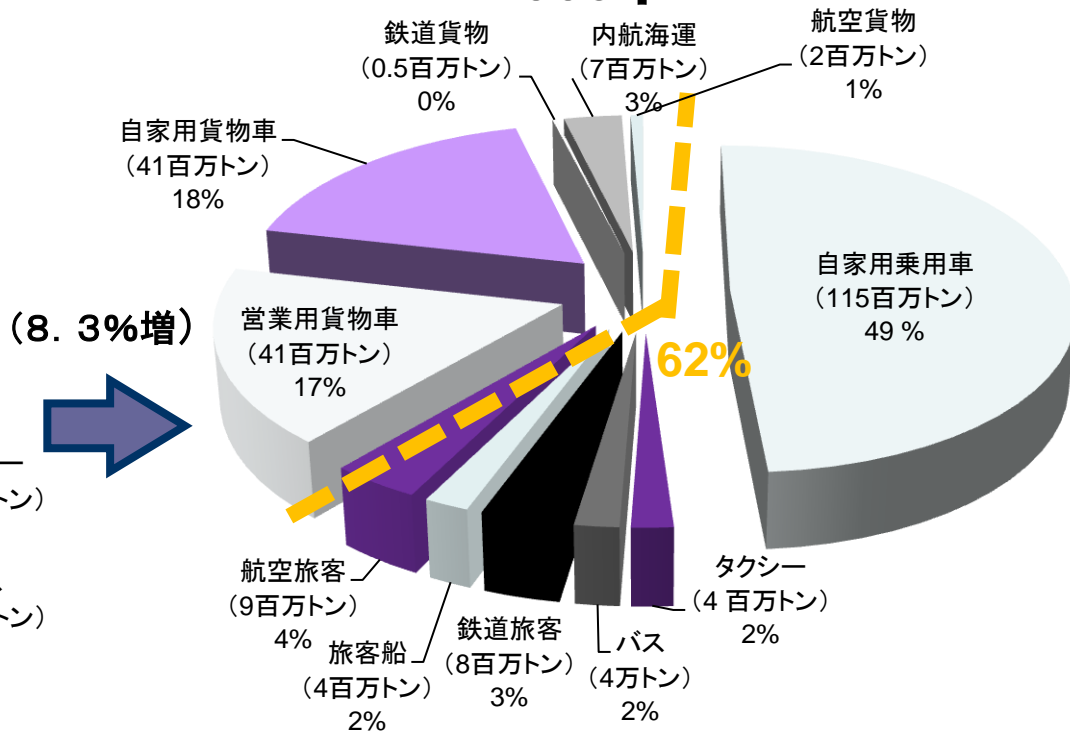
1990年



排出量合計 2億1737万トン
1990年度

国内からのCO₂排出量の20.5%

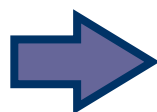
2008年



排出量合計 2億3537万トン
2008年度

国内からのCO₂排出量の20.7%

(8.3%増)



京都議定書のもとでの取組み

自動車・道路交通対策

トップランナー基準による自動車の燃費改善
 クリーンエネルギー自動車を含む低公害車の普及促進
 エコドライブの普及促進
 バイオマス燃料 等

自動車利用環境の整備
 ITSの推進
 ボトルネック踏切等の対策 等

環状道路等の幹線道路ネットワークの整備 等

渋滞対策等

自動車単体対策及び走行形態の環境配慮化
 約2,760~2,960万t

交通流対策
 約550+ α 万t

道路整備
 従来から進めてきている施策であり、2010年のCO2排出量算定の前提

環境負荷の小さい交通体系の構築

トラック輸送の効率化
 鉄道、海運へのモーダルシフト
 国際海上コンテナ貨物の陸上輸送距離削減

物流の効率化
約1,750～1,860万t

鉄道等新線の整備
 既存鉄道・バスの利用促進
 通勤交通マネジメント等

公共交通機関の利用促進等
約270～380万t

その他

鉄道・船舶・航空のエネルギー消費効率の向上
テレワークの推進※
約280万t
 ※総務省が担当

(注) 数値は2010年度の排出削減・吸収見込量。

(国土交通省以外の担当分野を一部含む)

資料) 国土交通省調べ

地球温暖化対策基本法案

地球温暖化対策基本法案の概要

《中長期目標》

- ◆温室効果ガス削減目標：公平かつ実効性ある国際的枠組みの構築や意欲的な目標の合意を前提として、2020年までに25%を削減。また、2050年までに80%を削減（いずれも1990年比）。
- ◆一次エネルギー供給に占める再生可能エネルギーの割合を10%（2020年）とする。

《基本計画》

- ◆地球温暖化対策の総合的かつ計画的な推進を図るための計画を策定

《基本的施策》

《地球温暖化対策のうち特に重要な具体的施策》

- ◆国内排出量取引制度の創設（法制上の措置について、施行後1年以内を目途に成案を得る）
- ◆地球温暖化対策のための税の平成23年度からの実施に向けた検討その他の税制全体のグリーン化
- ◆再生可能エネルギーの全量固定価格買取制度の創設その他の再生可能エネルギーの利用の促進

《日々の暮らし》

- ◆自動車等輸送部門、建築物等の省エネの促進
- ◆自発的な活動の促進
- ◆教育及び学習の振興
- ◆排出量情報等の公表

《国際協調等》

- ◆国際的連携の確保、国際協力の推進

《地域づくり》

- ◆都市機能の集積等による地域社会の形成に係る施策
- ◆エコドライブ等による交通に係る排出抑制
- ◆森林の整備、緑化の推進等温室効果ガスの吸収作用の保全及び強化
- ◆地方公共団体に対する必要な措置

《ものづくり》

- ◆革新的な技術開発の促進
- ◆機械器具・建築物等の省エネの促進
- ◆温室効果ガスの排出の量がより少ないエネルギーへの転換、化石燃料の有効利用の促進
- ◆地球温暖化の防止等に資する新たな事業の創出

- ◆原子力に係る施策

- ◆地球温暖化への適応

等

— 法案に盛り込まれた国交省関連の施策 —

- （第17条） 省エネ機器（自動車等輸送部門、建築機械）の普及促進、省エネ住宅・建築物の促進
- （第18条） エコドライブ、道路交通円滑化、モーダルシフト等物流の効率化、公共交通の利用促進
- （第26条） 都市機能の集積（コンパクトシティ）
- （第27条） 緑地の保全、緑化の推進等（都市公園）
- （第28条） 地球温暖化適応策（高潮、洪水対策等）

気候変動枠組条約第16回締約国会議(COP16)

京都議定書第一約束期間

(2008~2012)

国連気候変動サミット
(2009年9月)

鳩山前総理より、全ての主要国による公平かつ実効性のある国際的枠組みの構築と意欲的な目標の合意を前提として、2020年までに1990年比25%削減を目指すことを表明

COP15(デンマーク)
(2009年12月)

「コペンハーゲン合意に留意する(take note)」ことで合意



COP16(メキシコ)
(2010年11月29日-12月10日)

COP16における日本の基本的立場

- ◆米中等の全主要排出国が参加する、公平で実効的な枠組みを構築する一つの法的文書の早期採択を目指す
- ◆世界の排出量の約3割のみのカバーで、先進国のみが義務を負う京都議定書の第二約束期間の設定は認められない

2013.1.1

京都
ポスト

第一約束期間中にポスト京都に向けた合意が成立しなかった場合、2013年1月1日以降、気候変動枠組条約及び京都議定書は引き続き有効であるが、削減約束が存在しない状況へ。

日程:2009年12月7日(月)~12月19日(土) コペンハーゲン(デンマーク)
 ○ 条約締約国会議として、「コペンハーゲン合意」に留意することを決定。

コペンハーゲン合意(要旨)

1. 世界全体としての気温上昇を2度以内に抑える。
2. 附属書 I 国(先進国)は2020年の削減目標を、非附属書 I 国(途上国)は削減行動を、それぞれ付表1及び2に記載する。各国は2010年1月31日までに記載事項を提出する。
3. 締約国の行動はMRV(測定/報告/検証)可能なものとされなければならない。非附属書 I 国(途上国)が自発的に行う削減行動も国内検証を経た上で、国際的な協議の対象となる。支援を受けて行う削減行動は国際的なMRVの対象となる。
4. 先進国は、2010~2012年の間に300億米ドルの新規かつ追加的な資金による支援を共同で行い、また2020年までには共同して年間1,000億米ドルの資金動員目標を約束する。
5. 2015年までに合意の実施状況を評価する。

日本政府の対応

- COP15における政治合意の成立の際には、温室効果ガスの排出削減など気候変動対策に積極的に取り組む途上国や、気候変動の悪影響に脆弱な状況にある途上国を広く対象として、2012年末までの約3年間で1兆7,500億円(概ね150億ドル)、そのうち公的資金は1兆3,000億円(概ね110億ドル)の支援を発表。 (途上国支援に関する「鳩山イニシアティブ」)
- 日本は上記合意に賛同し、全ての主要排出国による公平かつ実効性のある国際枠組みの構築及び意欲的な目標の合意を前提に、「2020年までに90年比25%」の削減目標を提出。
- 中期目標(2020年までに90年比25%削減)及び長期目標(2050年までに90年比80%削減)の達成に向けて、国内排出量取引制度の創設、地球温暖化対策税の検討、交通に係る温室効果ガスの排出の抑制等を明記した「地球温暖化対策基本法案」を2010年3月に閣議決定し、第174回通常国会にて衆議院は通過したものの、参議院で審議未了により廃案。その後、改めて同法案は2010年10月に閣議決定され、第176回臨時国会に提出、継続審議。

NO



YES

日本・カナダ・ロシア

京都議定書の第二約束期間の約束は認められない

→全主要排出国が参画する公平で実効的な一つの法的枠組みの早期採択を目指す

主要途上国

先進国は京都議定書の下での第二約束期間を設定し野心的な目標を約束すべき。米国も削減義務を受け入れるべき。途上国の義務は受け入れず

島嶼国

先進国だけでなく全ての排出国が義務を負うべき

無関心

米国

京都議定書加盟国でない
ので無関心

条件付

YES

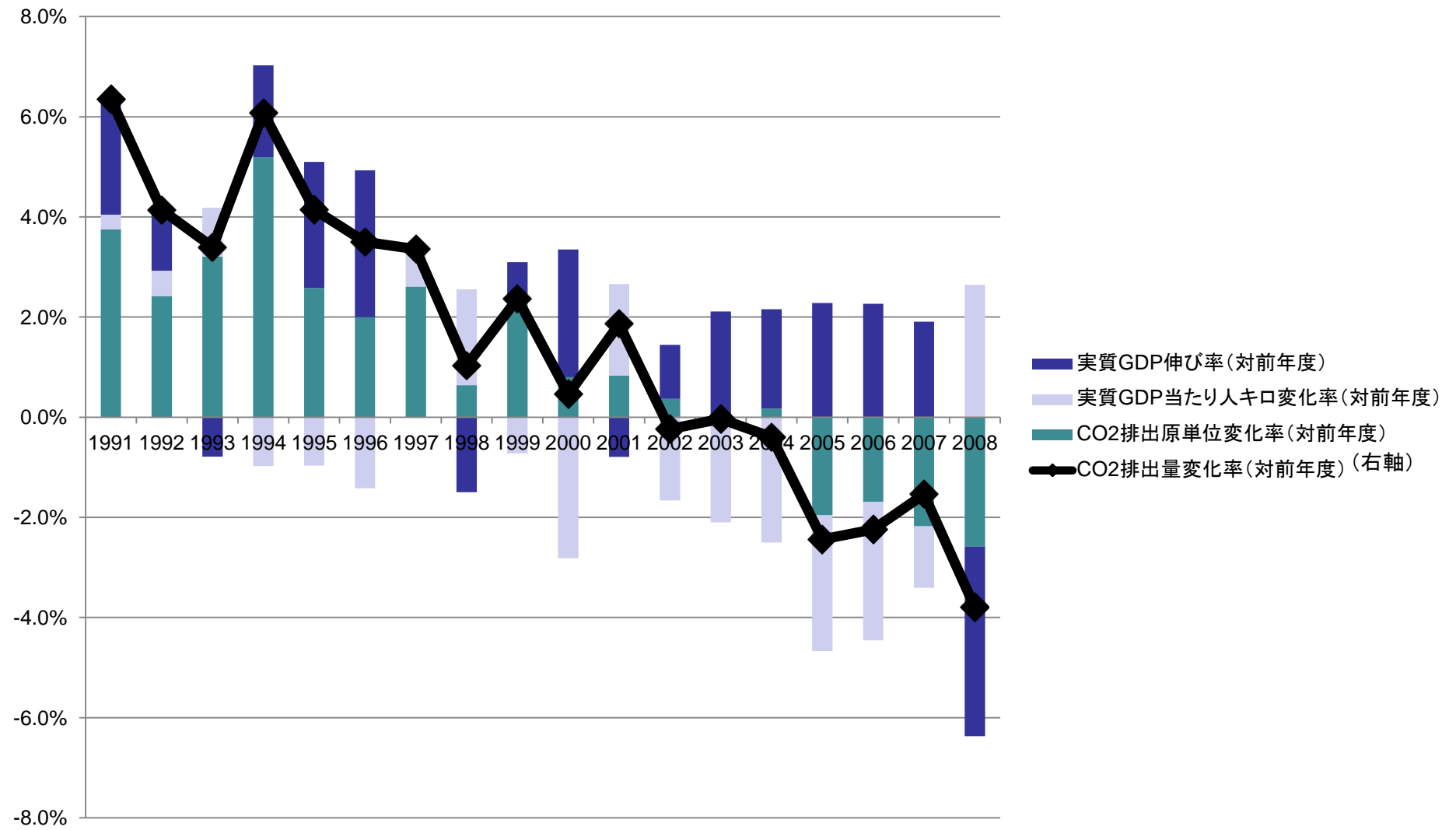
EU

主要国が参加する包括的国際約束が実現することを条件に京都議定書の第二約束期間の設定を受け入れる

包括的国際約束ができない場合、結局京都議定書の第二約束期間が固定化してしまう

旅客輸送部門の動向

旅客輸送部門からのCO₂排出量の増減要因



出典: 国民経済計算年報(内閣府)、温室効果ガス排出・吸収目録(環境省)、交通経済統計要覧(国土交通省)

■運輸部門からのCO₂排出量は、原単位等の「かけ算」として以下のように表現できる
【旅客輸送部門】

$$CO_2^P \equiv \frac{CO_2^P}{PaxKm} \cdot \frac{PaxKm}{GDP} \cdot GDP \equiv \alpha \cdot \beta \cdot \gamma$$

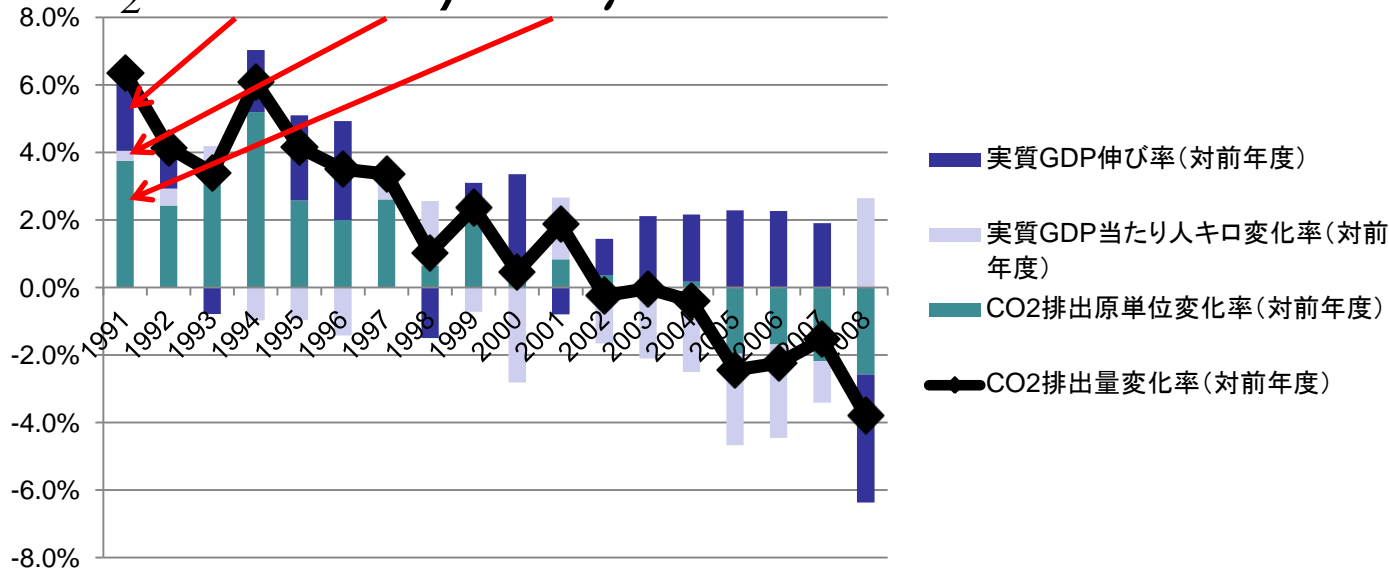
旅客輸送部門のCO₂
排出原単位(α)

実質GDP当たりの
旅客輸送量(β)

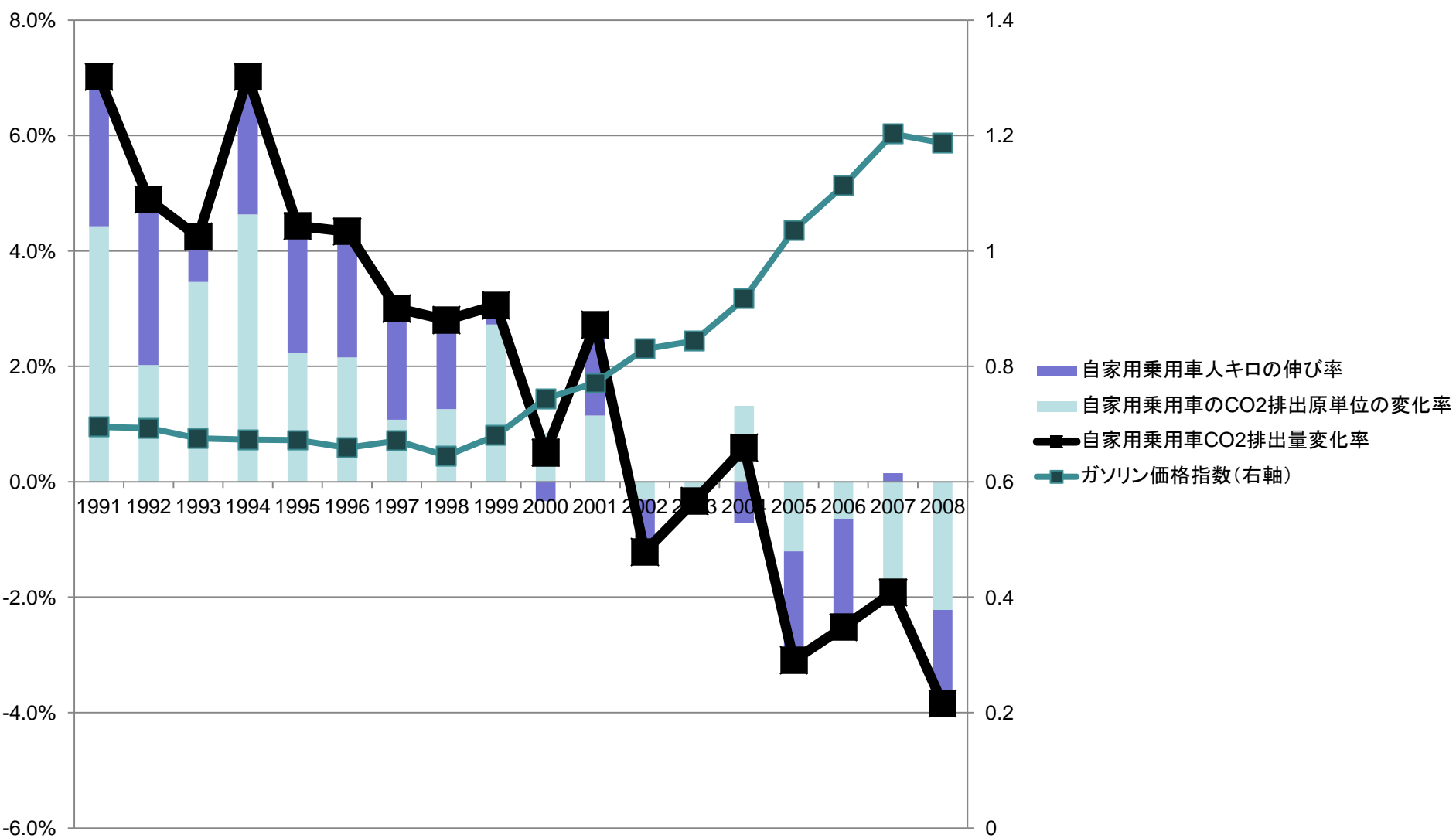
実質GDP(γ)

■対前年度比の恒等式で表すと、次のとおり「足し算」として表現できる

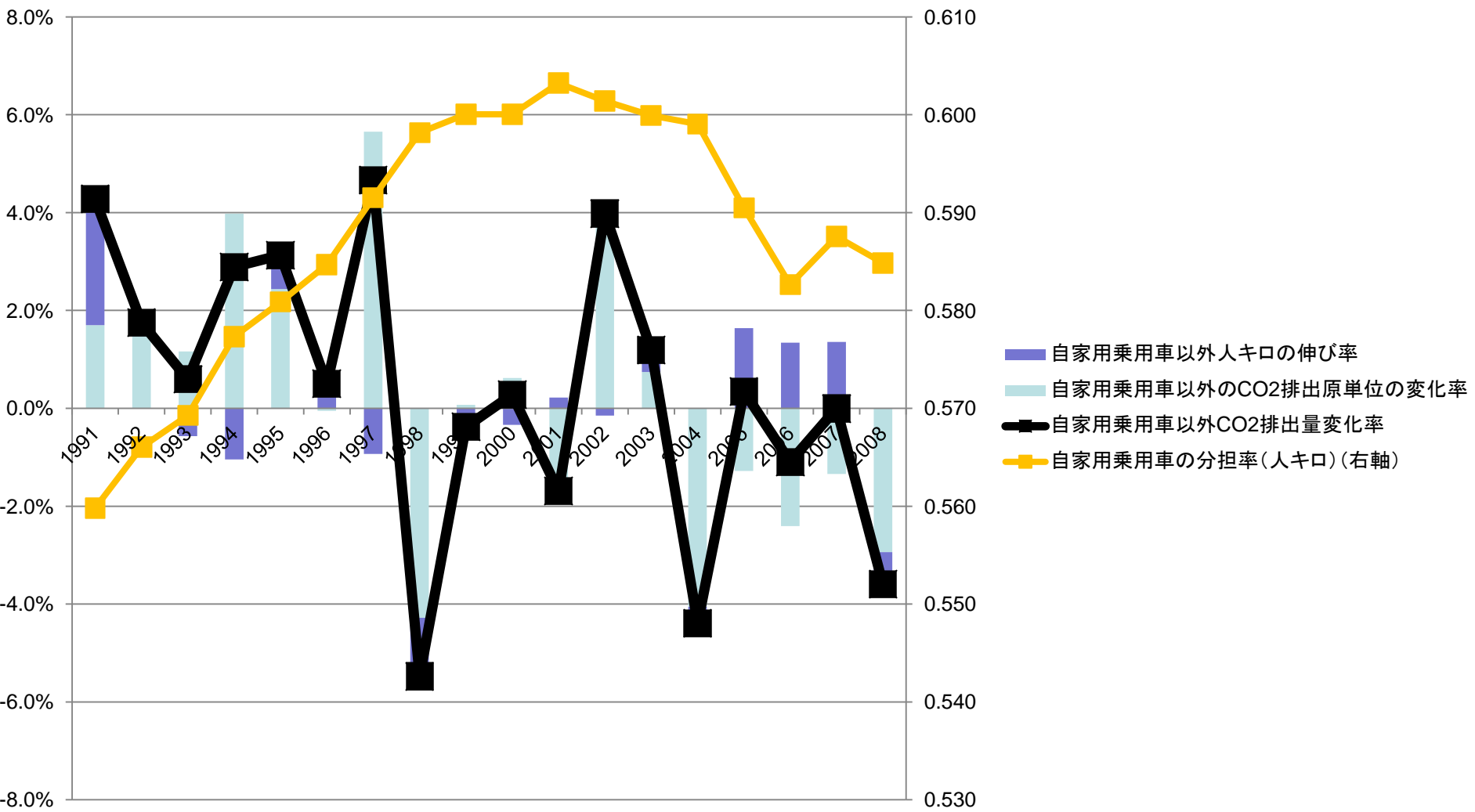
$$\Delta CO_2^P \equiv \Delta\alpha + \Delta\beta + \Delta\gamma$$



自家用乗用車からのCO₂排出量の増減要因



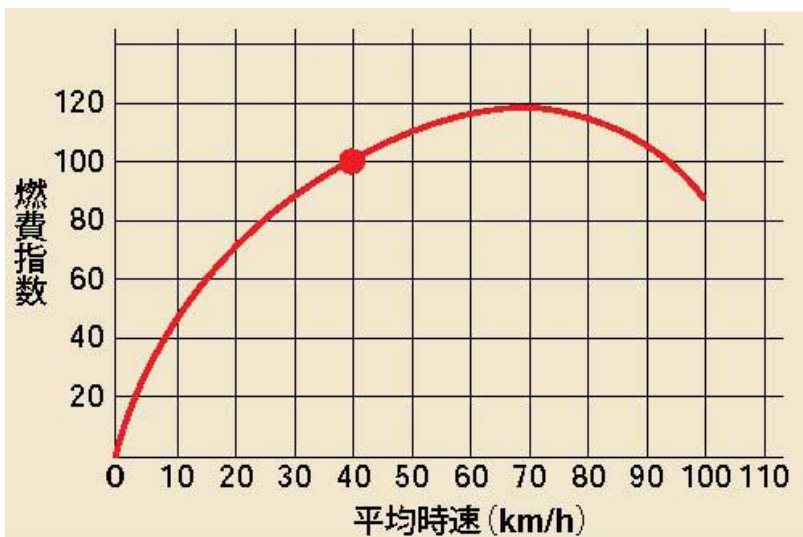
出典：国民経済計算年報(内閣府)、温室効果ガス排出・吸収目録(環境省)、交通経済統計要覧(国土交通省)、物価指数年報(日本銀行)



出典: 国民経済計算年報(内閣府)、温室効果ガス排出・吸収目録(環境省)、交通経済統計要覧(国土交通省)

【 平均車速と燃費 】

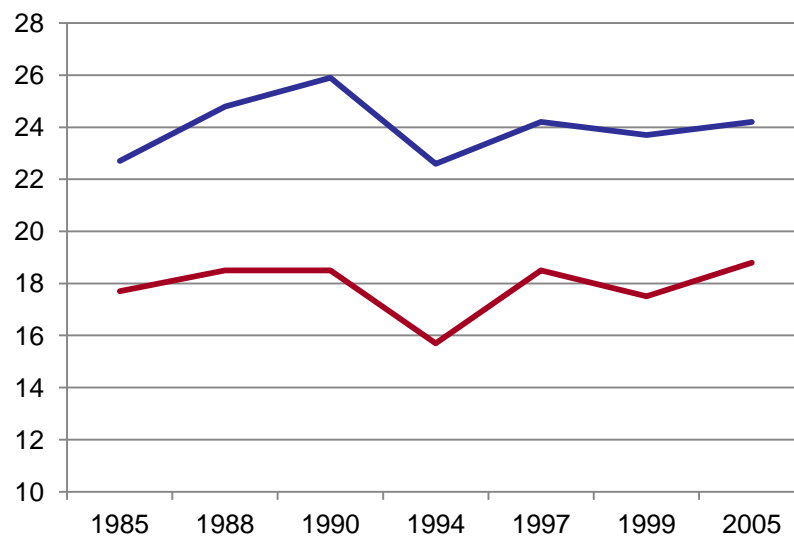
【 東京都における自動車の走行速度の推移 】



平均車速と燃費

平均車速40km/h時の燃費を100としたときの各平均車速の燃費
(2000cc自動変速機付きガソリン乗用車の例)

出典:内閣府資料((財)日本自動車研究所資料より作成))



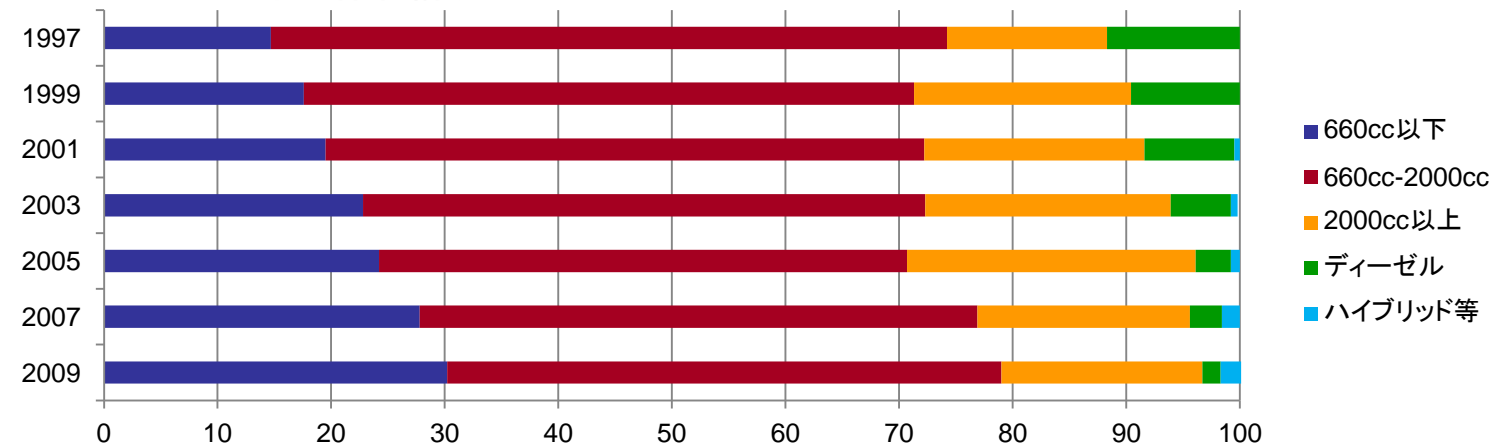
— 走行速度(区部)

— 走行速度(市群部)

出典:東京都資料

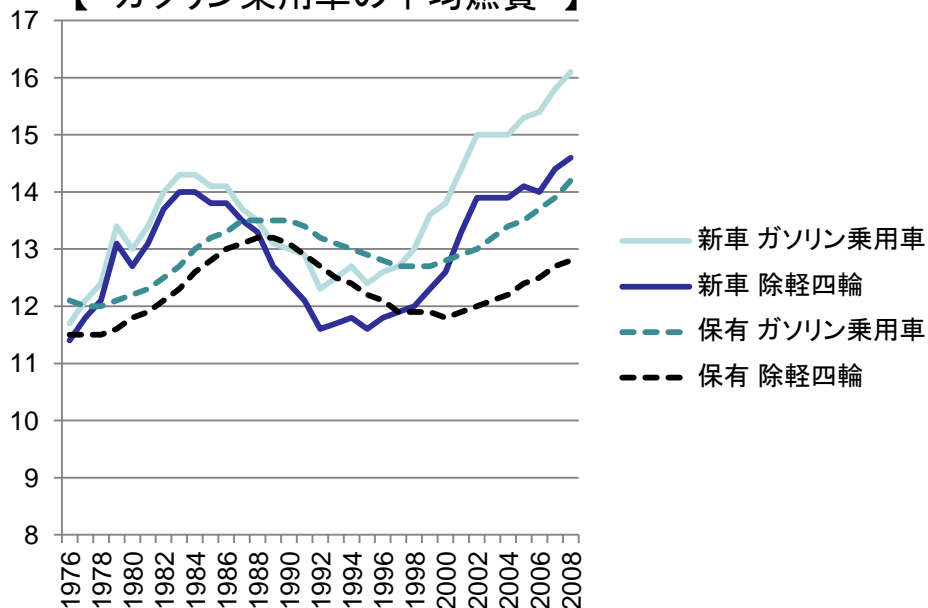
自動車の保有構成及び燃費

【 乗用車の保有構成 】



出典:「乗用車市場動向調査2009」(日本自動車工業会)

【 ガソリン乗用車の平均燃費 】



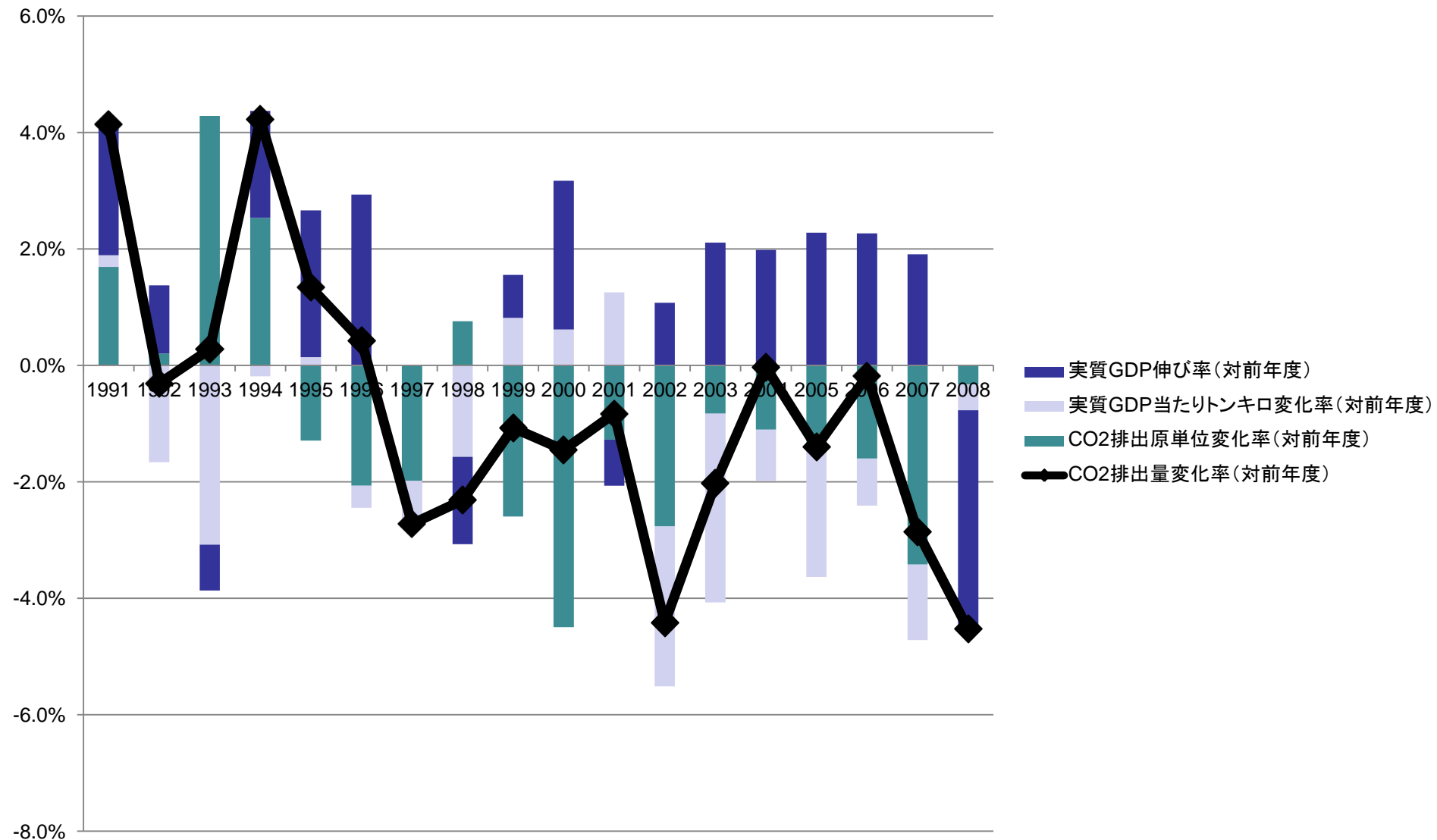
出典:エネルギー・経済統計要覧2010((財)省エネルギーセンター)

【 自動車の燃費改善目標 】

| | | 目標燃費 (平均) | 目標年度 |
|-------|------------|-------------------|--------|
| 乗用車 | ガソリン 軽油 | 2004年比 23.5%改善 | 2015年度 |
| | LPG | 2001年比 11.4%改善 | 2010年度 |
| 小型貨物 | ガソリン 軽油 | 2004年比 12.6%改善 | 2015年度 |
| 大中型貨物 | 軽油 | 2002年比 12.2%改善 | 2015年度 |
| バス | 軽油 | 2002年比 12.1%改善 | 2015年度 |

貨物輸送部門の動向

貨物輸送部門からのCO₂排出量の増減要因分析



出典：国民経済計算年報(内閣府)、温室効果ガス排出・吸収目録(環境省)、交通経済統計要覧(国土交通省)

■運輸部門からのCO₂排出量は、原単位等の「かけ算」として以下のように表現できる

【貨物輸送部門】

$$CO_2^F \equiv \frac{CO_2^F}{TonKm} \cdot \frac{TonKm}{GDP} \cdot GDP \equiv \alpha \cdot \beta \cdot \gamma$$

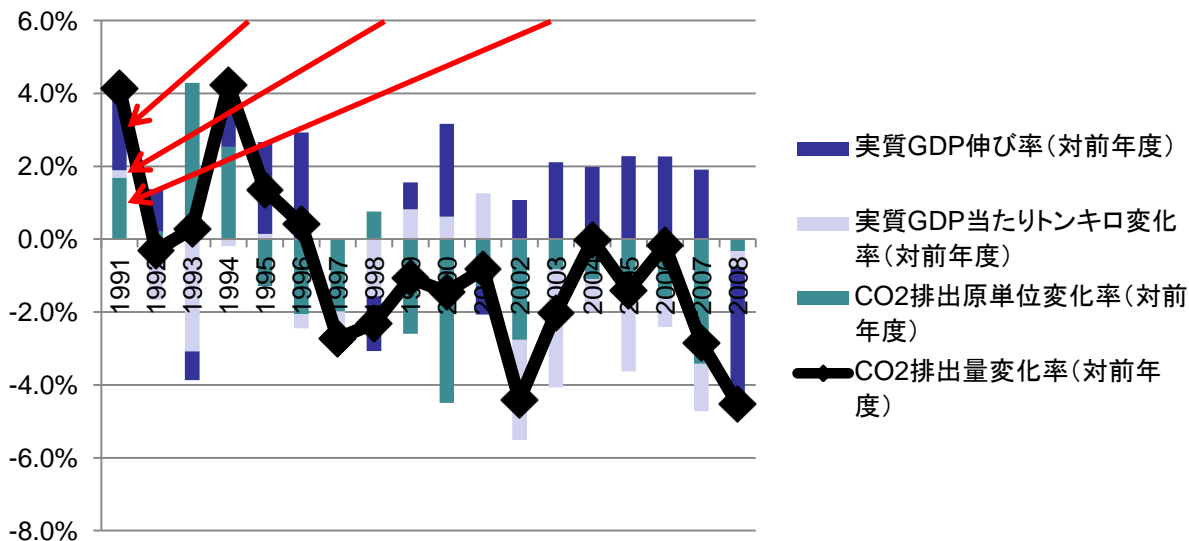
貨物輸送部門のCO₂
排出原単位(α)

実質GDP当たり
の貨物輸送量(β)

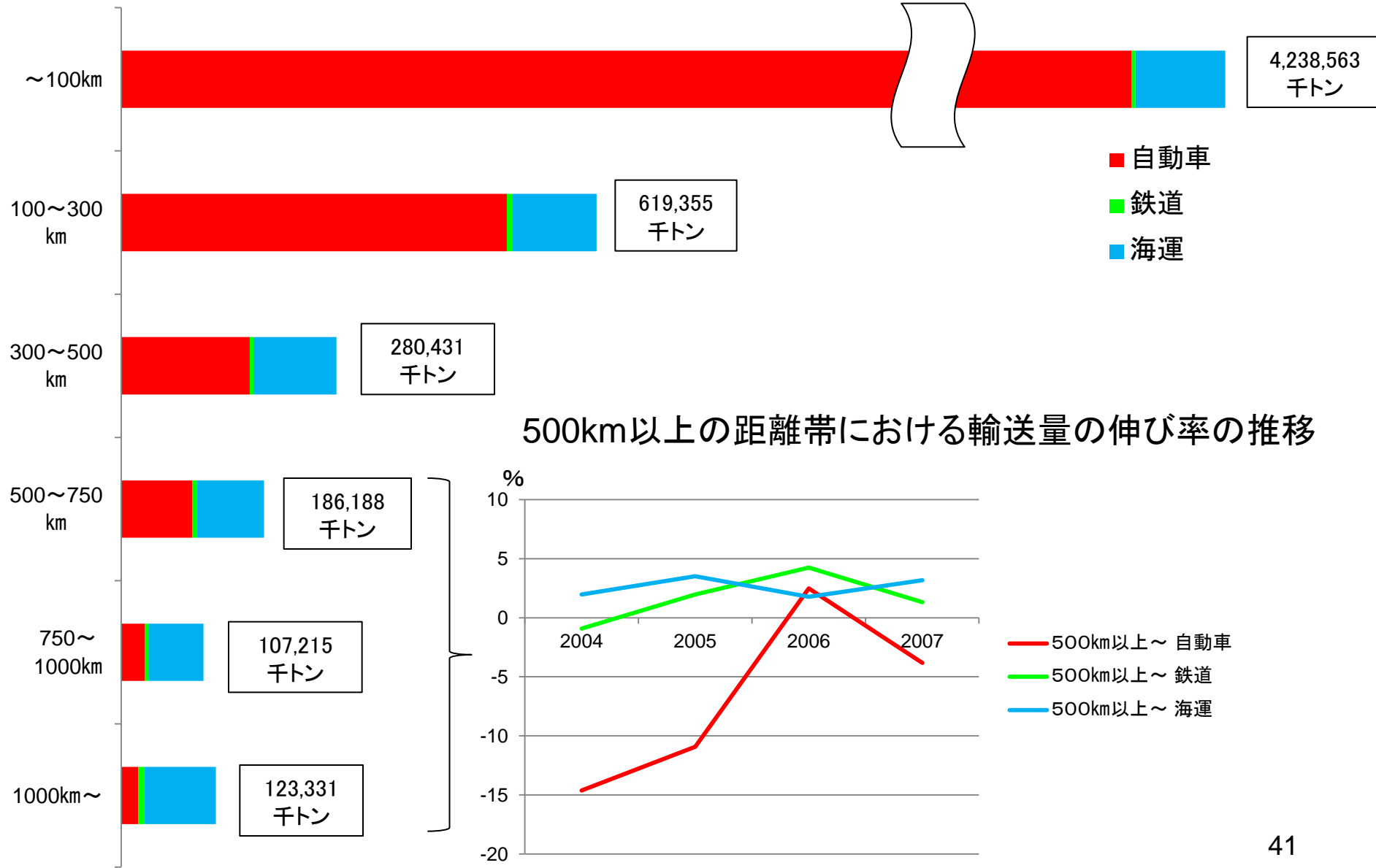
実質GDP(γ)

■対前年度比の恒等式で表すと、次のとおり「足し算」として表現できる

$$\Delta CO_2^F \equiv \Delta \alpha + \Delta \beta + \Delta \gamma$$



距離帯別輸送機関別輸送量(2007年度)



出典: 地域貨物流動調査より国土交通省作成

鉄道／海運

トンキロ当たりのCO₂排出量



21gCO₂/tkm
→22gCO₂/tkm (+1%)

トンキロ

272億tkm
→223億tkm (▲18%)

=

CO₂

58万t
→48万t (▲17%)



37gCO₂/tkm
→39gCO₂/tkm (+6%)

2445億tkm
→1879億tkm (▲23%)

894万t
→730万t (▲18%)

凡例

(1990)
→
(2008)

トラック

トンキロ当たりのCO₂排出量

345gCO₂/tkm
→237gCO₂/tkm (▲31%)

×

トンキロ

2740億tkm
→3464億tkm (+26%)

=

CO₂

9457万t
→8197万t (▲13%)



自家用 754gCO₂/tkm
→945 gCO₂/tkm (+25%)

800億tkm
→436億tkm
(▲46%)

6035万t→4120万t
(▲32%)

自
営
転
換



営業用 176gCO₂/tkm
→135gCO₂/tkm (▲24%)

1940億tkm
→3028億tkm
(+56%)

3423万t→4078万t
(+19%)

交通分野の環境技術

環境に優しい交通機関の開発・普及



蓄電池を活用した鉄道車両



環境に優しい船体、船用エンジン等



燃料電池バス



非接触給電ハイブリッドバス

観光立国推進との関係

日本人の観光の動向

日本人の行楽・旅行行動者数

10歳以上人口に占める比率

(千人)

0

20,000

40,000

60,000

80,000

100,000



総数

76.2%

行楽(日帰り)

60.0%

旅行(1泊2泊以上)

63.7%

国内

62.2%

観光旅行

49.6%

帰省・訪問などの旅行

25.2%

業務出張・研修・その他

14.6%

海外

10.1%

観光旅行

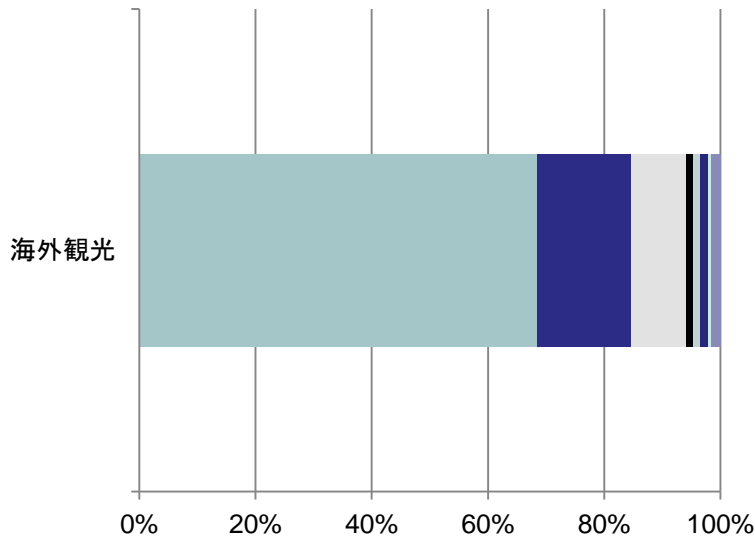
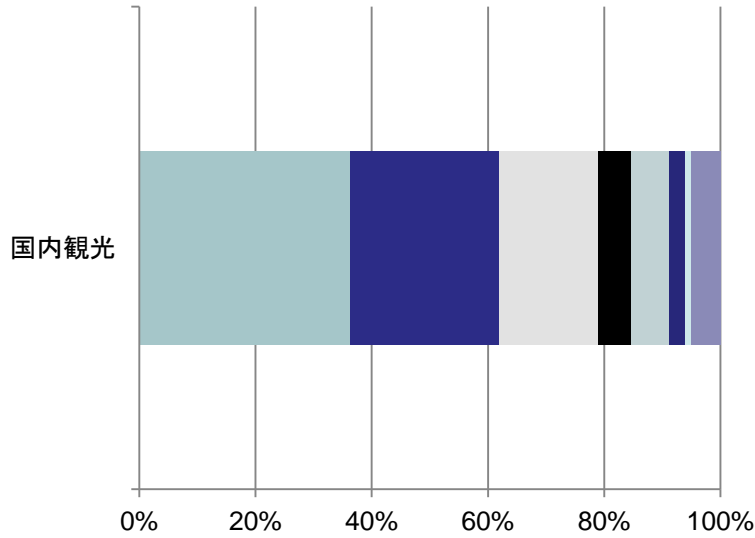
8.5%

業務出張・研修・その他

2.4%

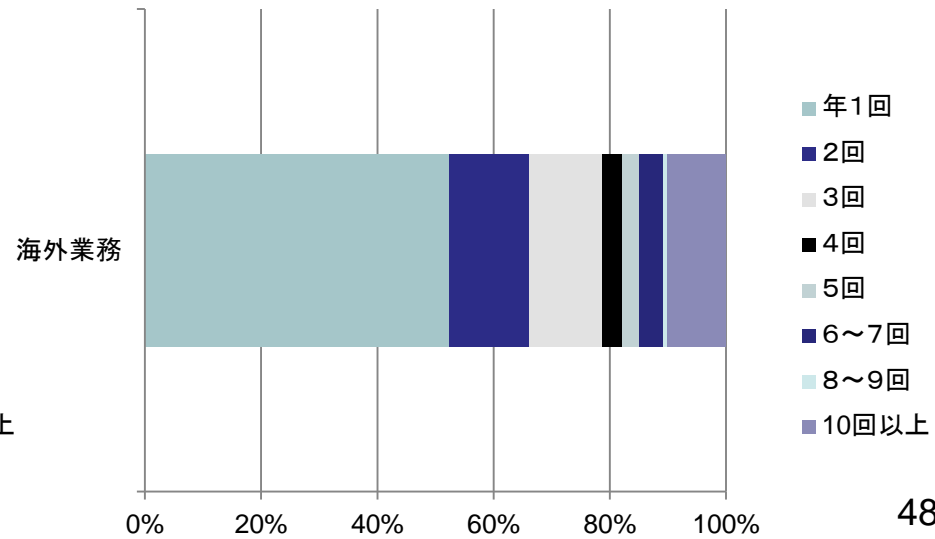
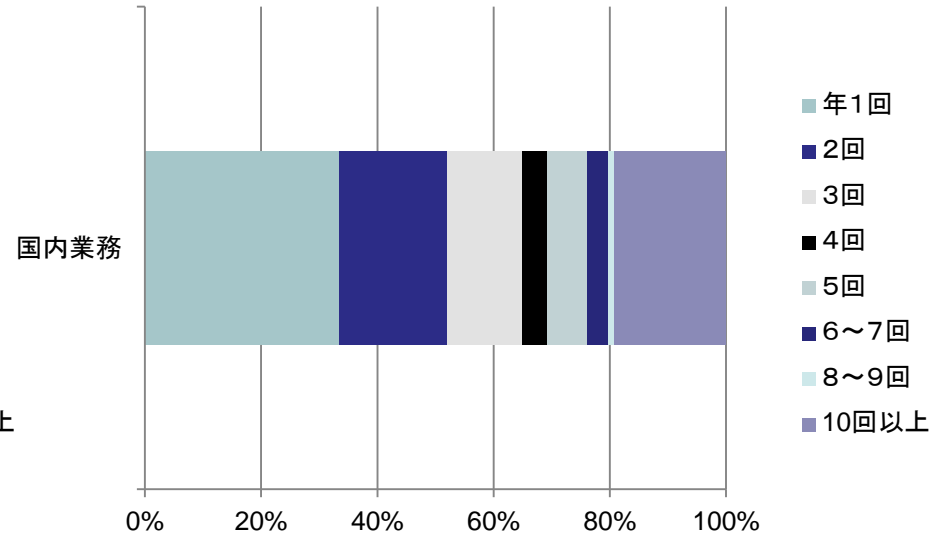
注)「旅行」: 1泊2日以上にわたって行うすべての旅行をいう(「行楽」を含まない)。また、夜行日帰りを含む。
 「行楽」: 日常生活圏を離れて宿泊を伴わず半日以上かけて行うものをいう。

観光



出典: 社会生活基本調査(平成18年)

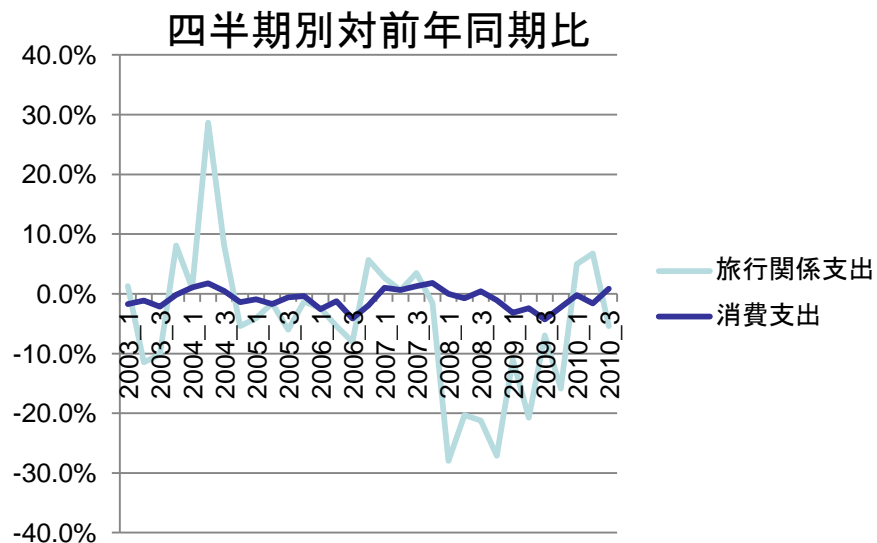
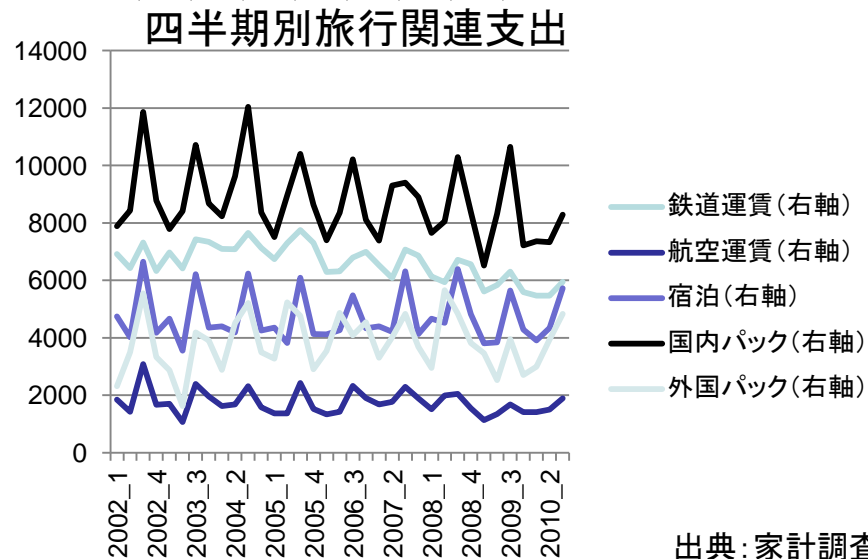
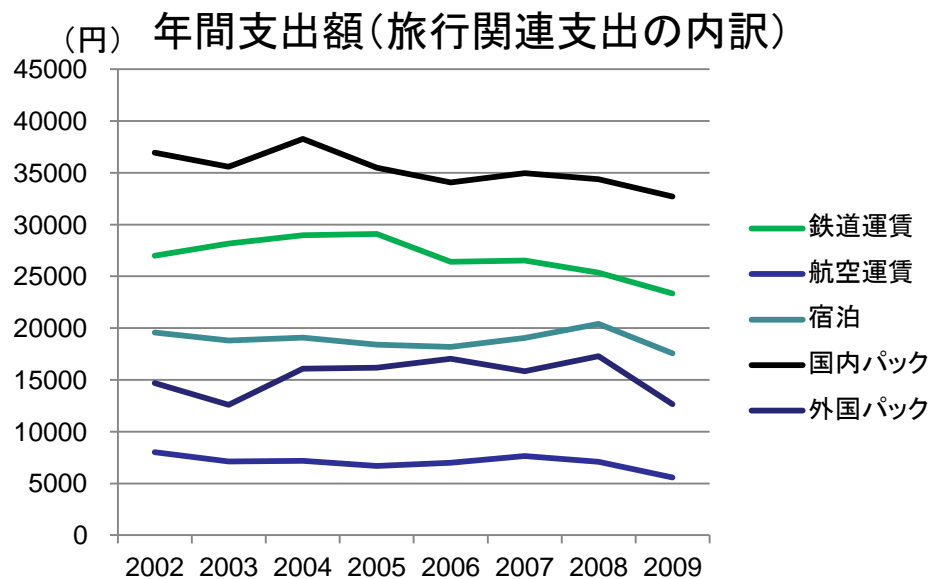
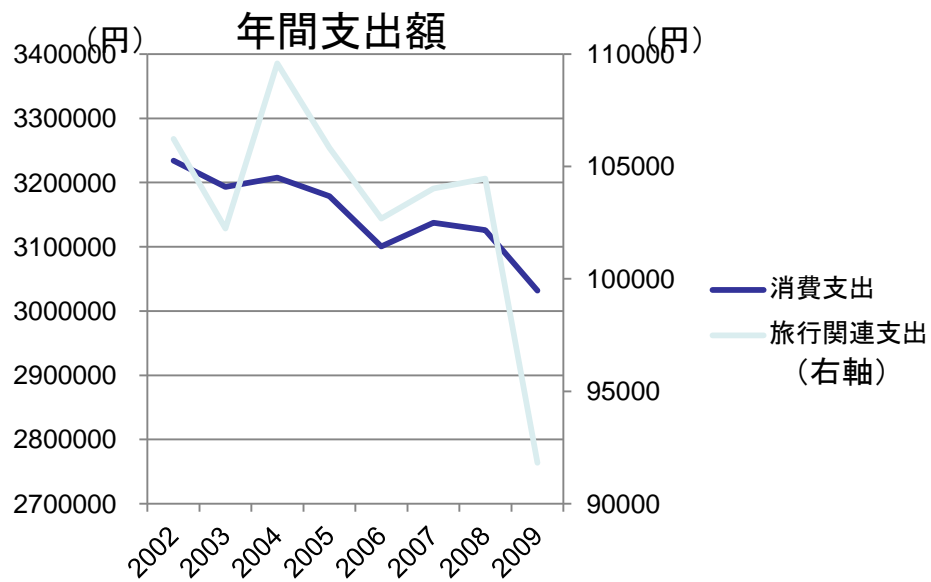
業務



出典: 社会生活基本調査(平成18年)

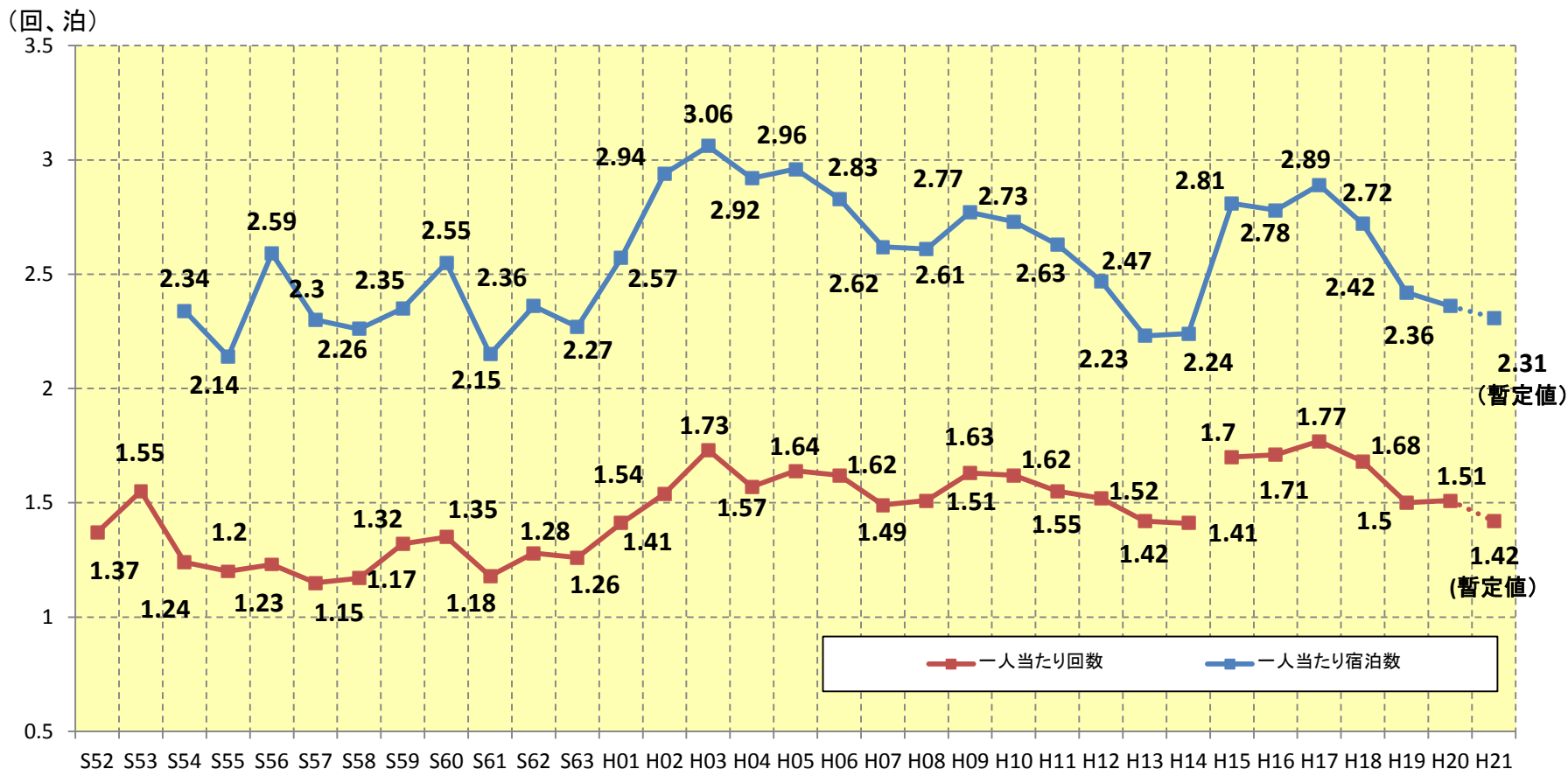
日本人の観光の動向(3)

■全体の消費支出が低減傾向にあるなか、旅行関連支出も減少



出典:家計調査

国内宿泊観光旅行の回数及び宿泊数の推移

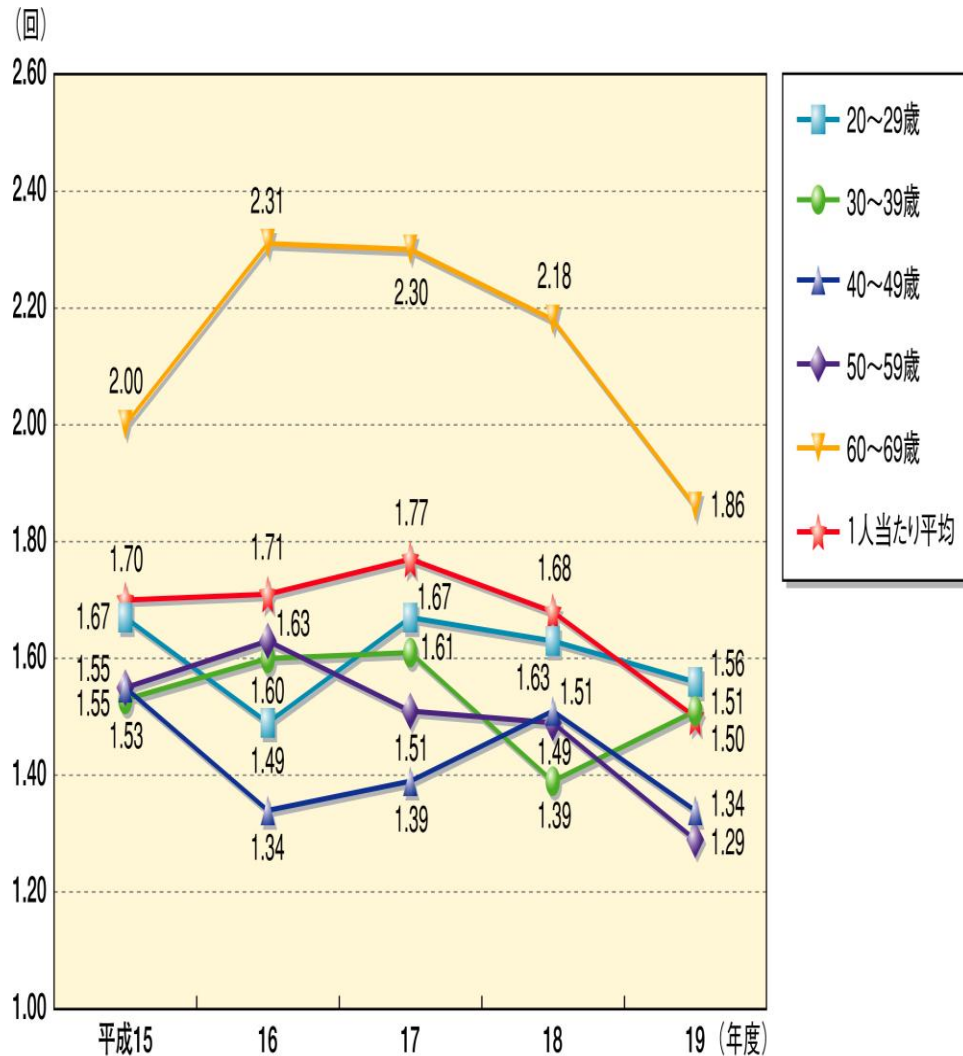


1. 観光庁作成

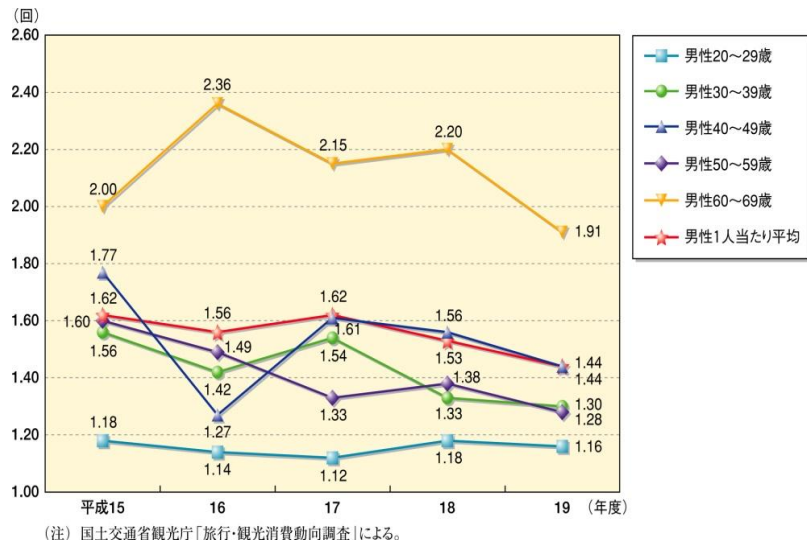
2. 平成15年度から調査手法を変更し、国の承認統計として実施している「旅行・観光消費動向調査」の数値を採用しているため、それ以前との単純比較はできない。

国内宿泊観光旅行回数の推移（年代別）

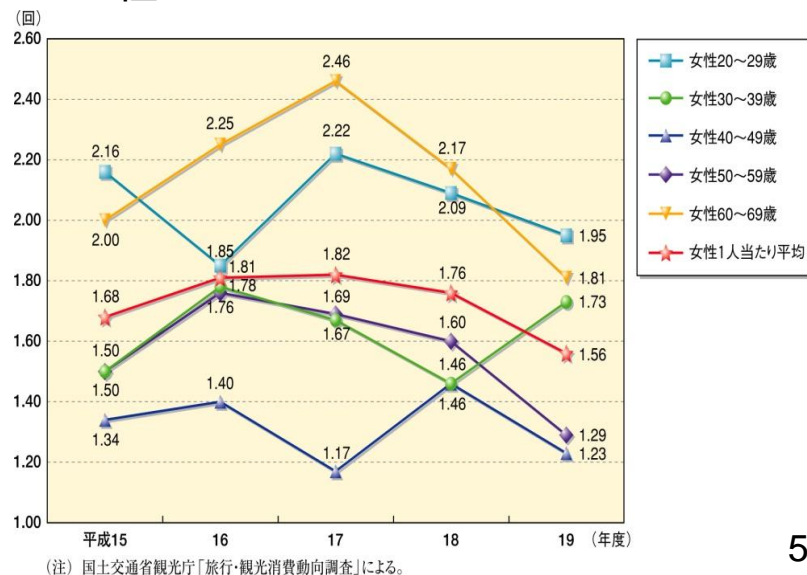
男女計



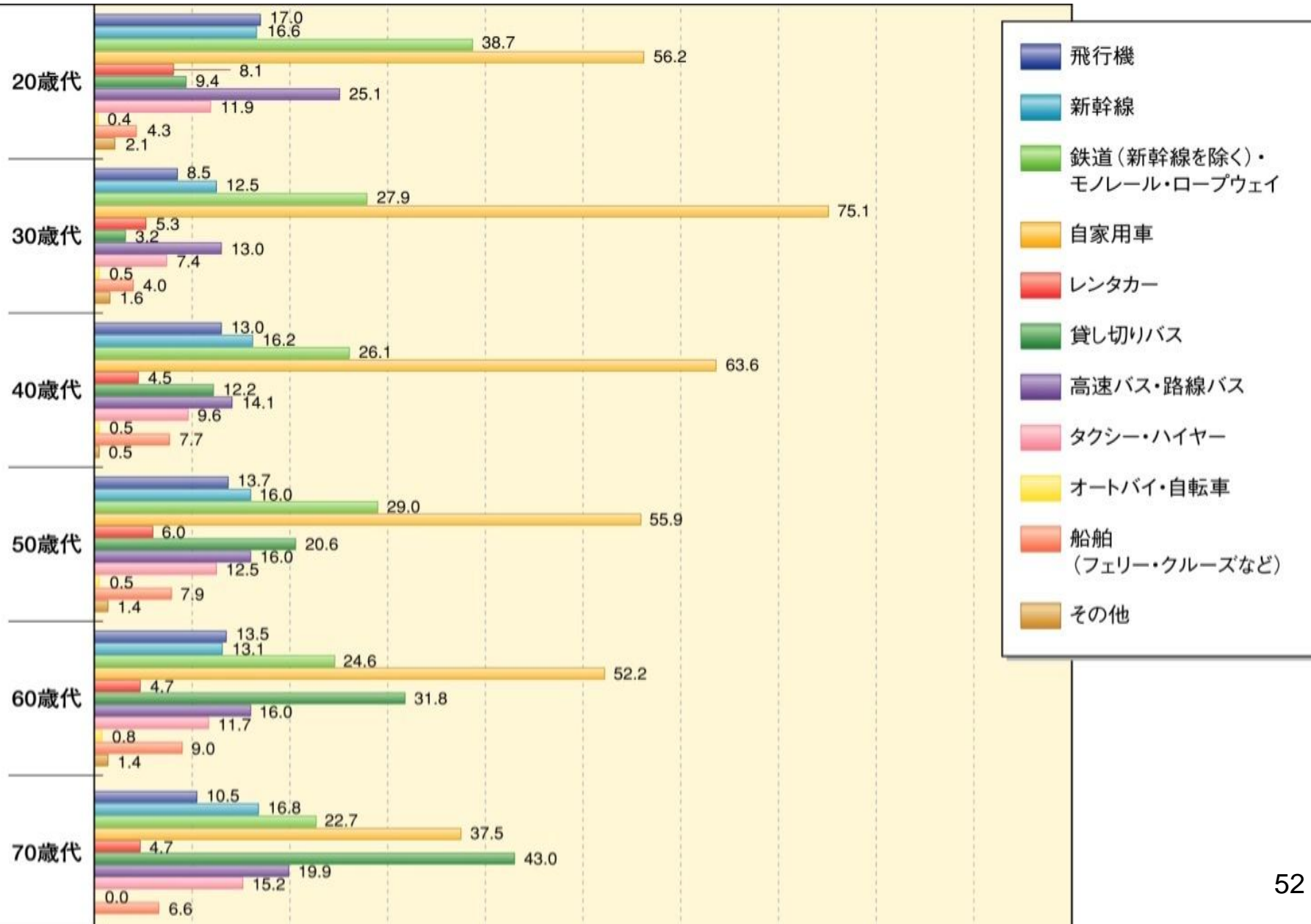
男性



女性

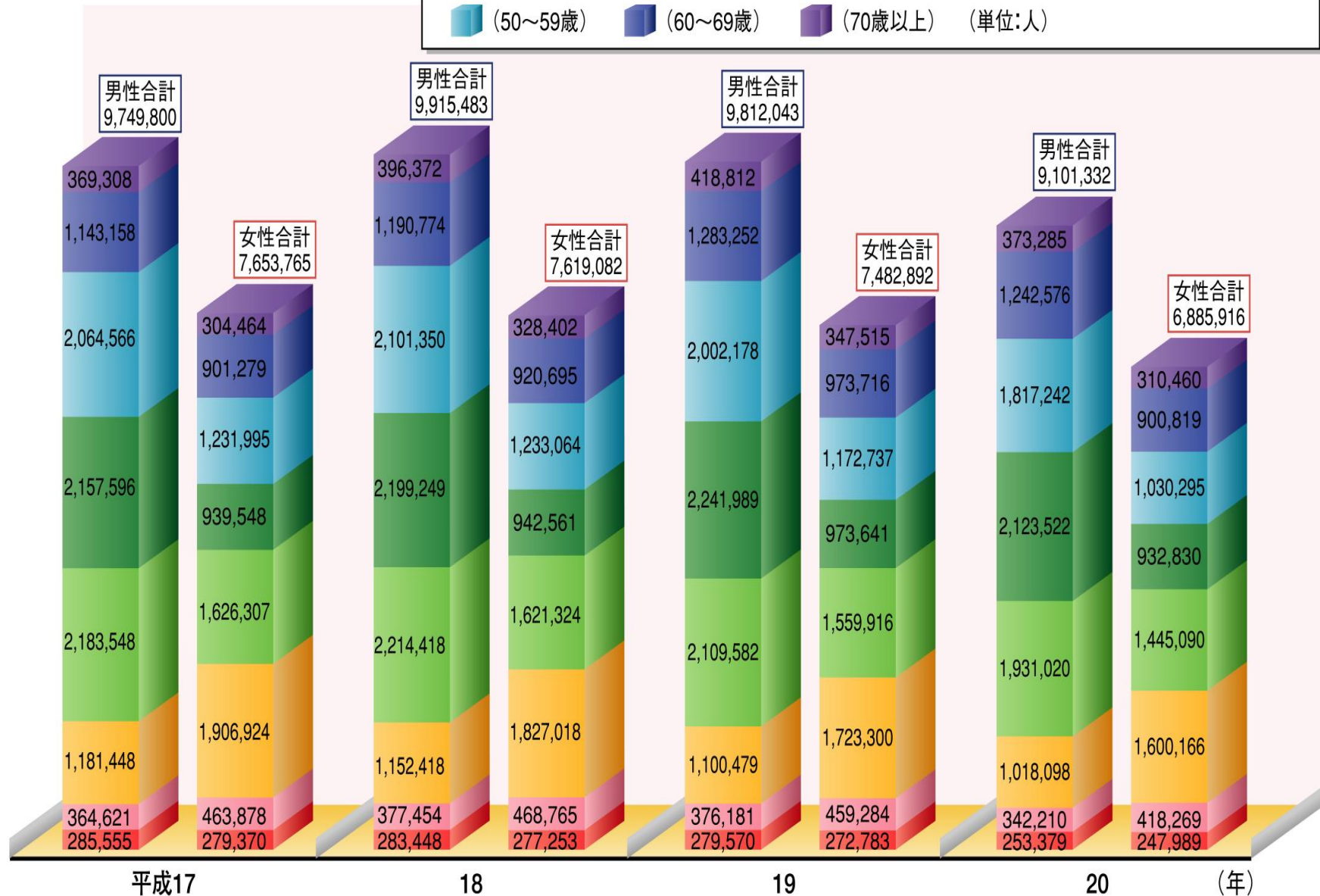


宿泊旅行

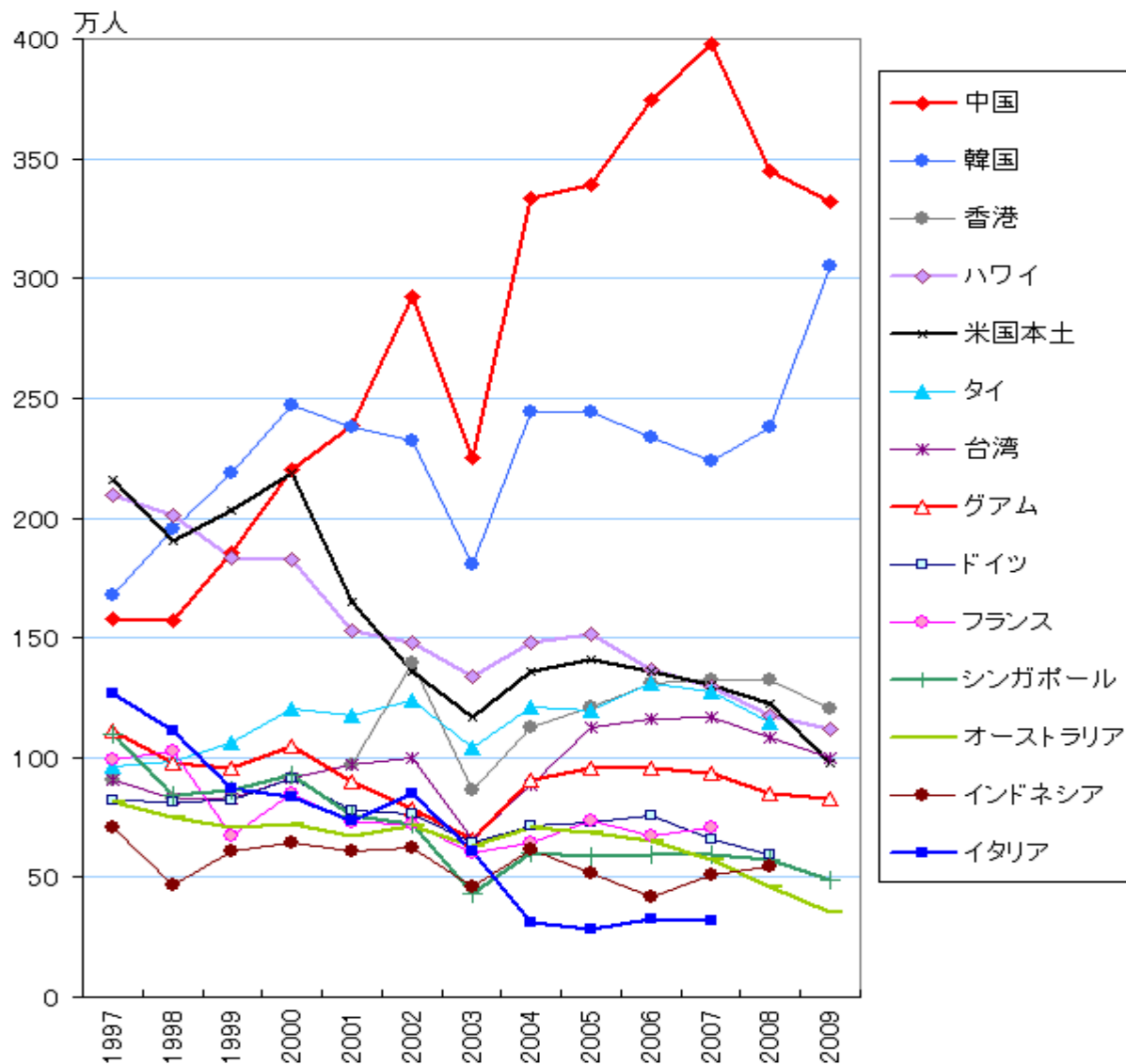


出典：国土交通省「旅行・観光消費動向調査」

海外旅行者の性別・年齢階層別推移



(注) 法務省出入国管理統計に基づき観光庁作成。

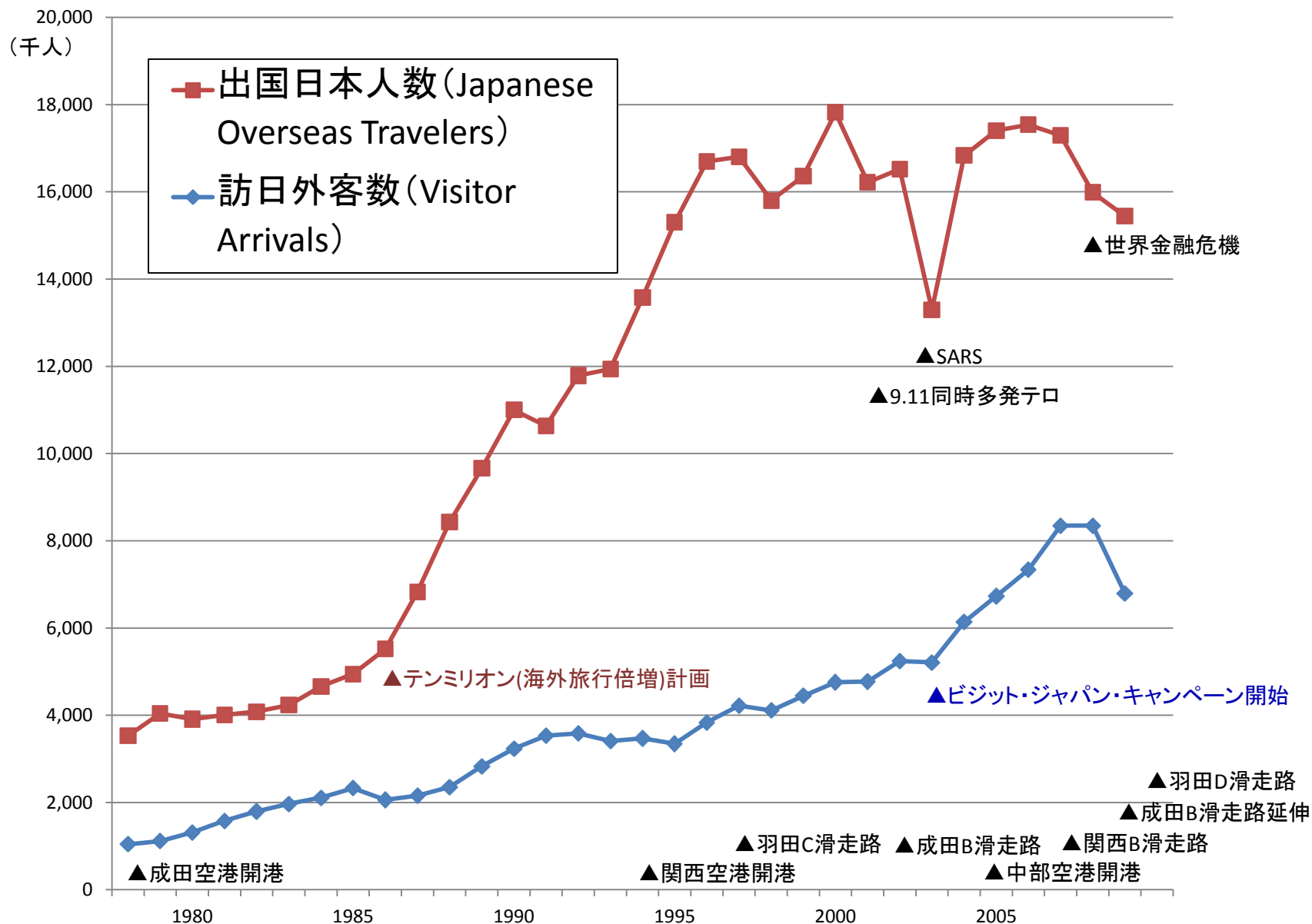


(注) 受入国統計による。米国本土は米国計からハワイ、グアムを除いたサイパン等を含むデータ。

(資料) 観光白書

訪日外国人旅行者の動向

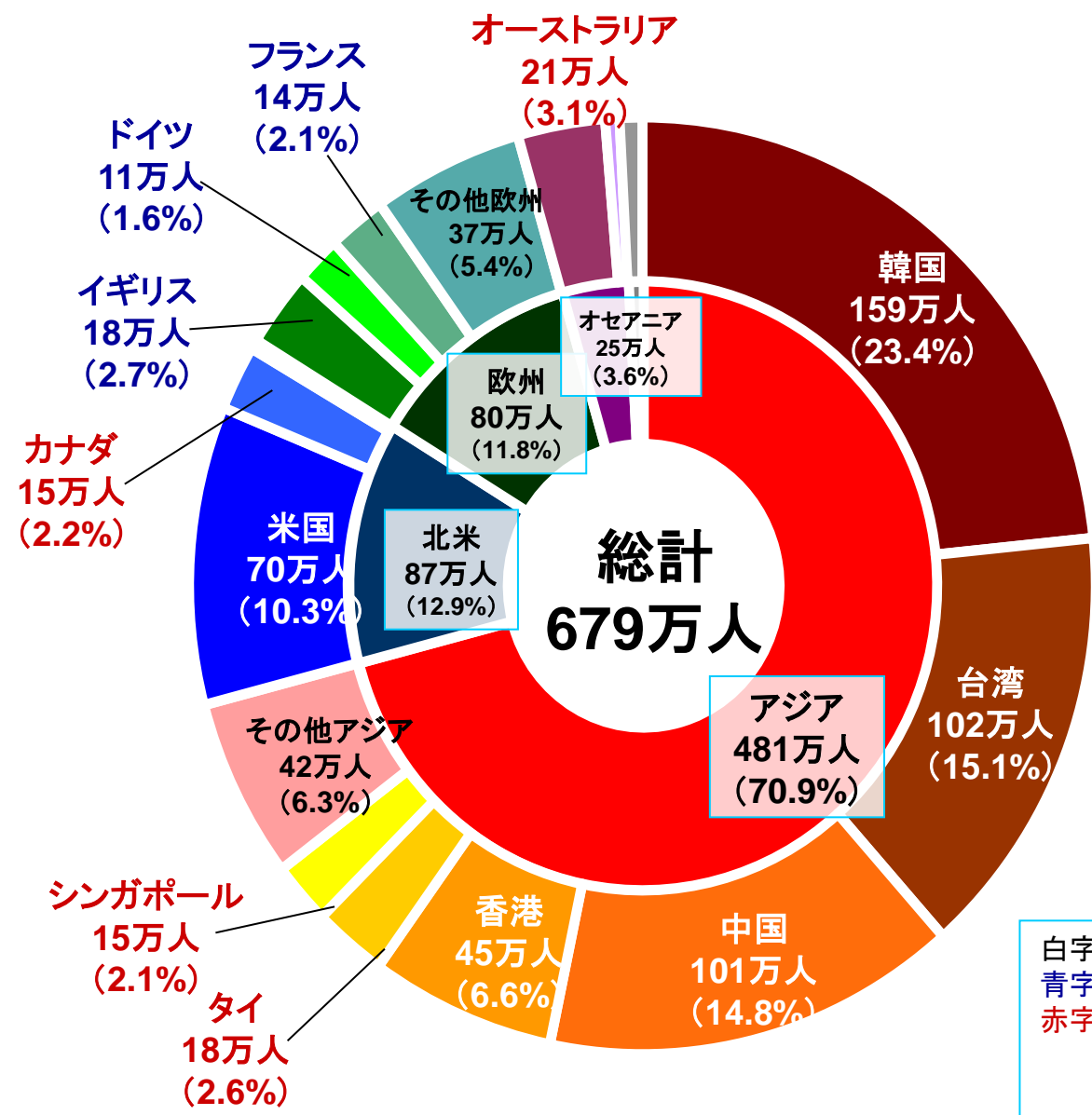
訪日外国人・日本人海外旅行者数の推移



出所: JNTO (日本政府観光局)

国・地域別訪日外国人旅行者の割合

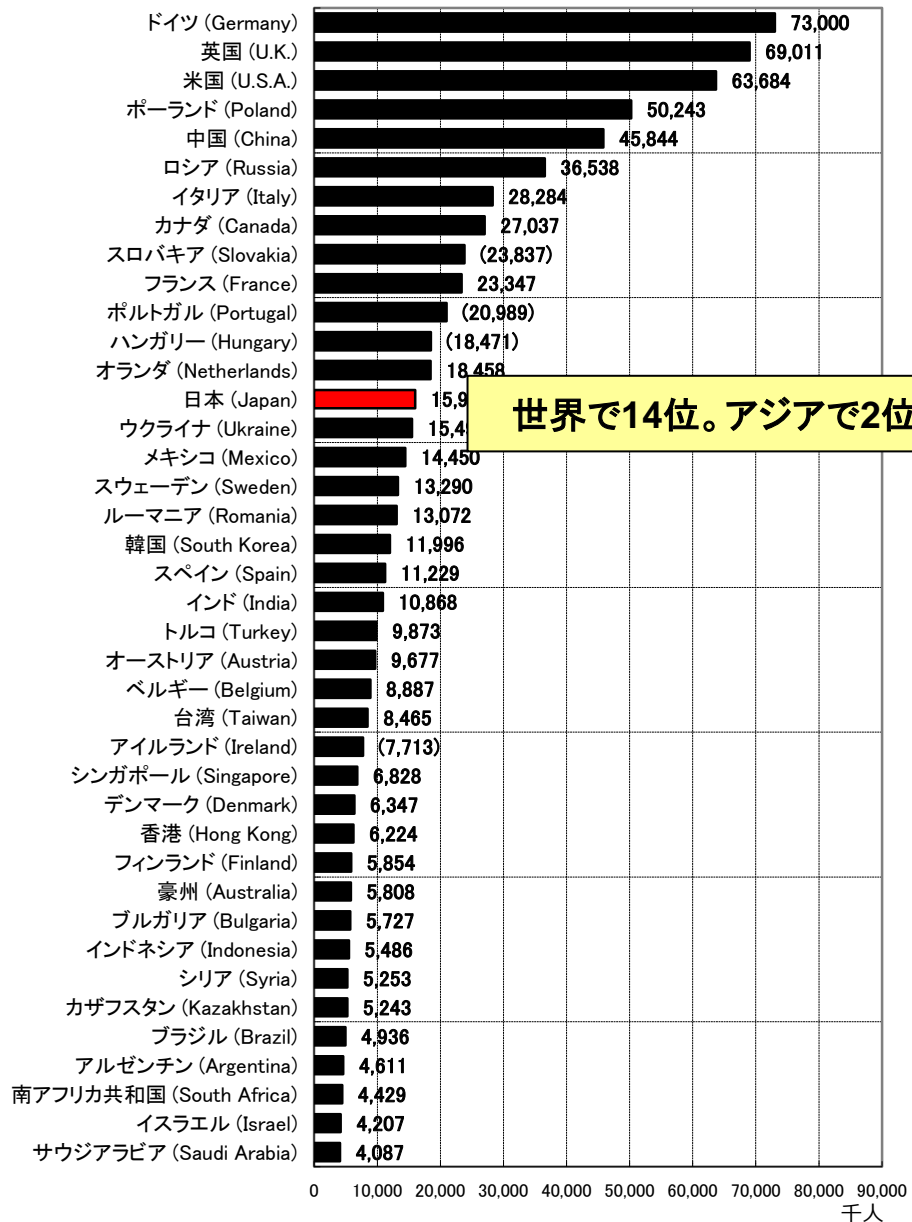
(2009年)



白字 重点市場(2003年度～)
 青字 重点市場(2004年度～)
 赤字 重点市場(2005年度～)

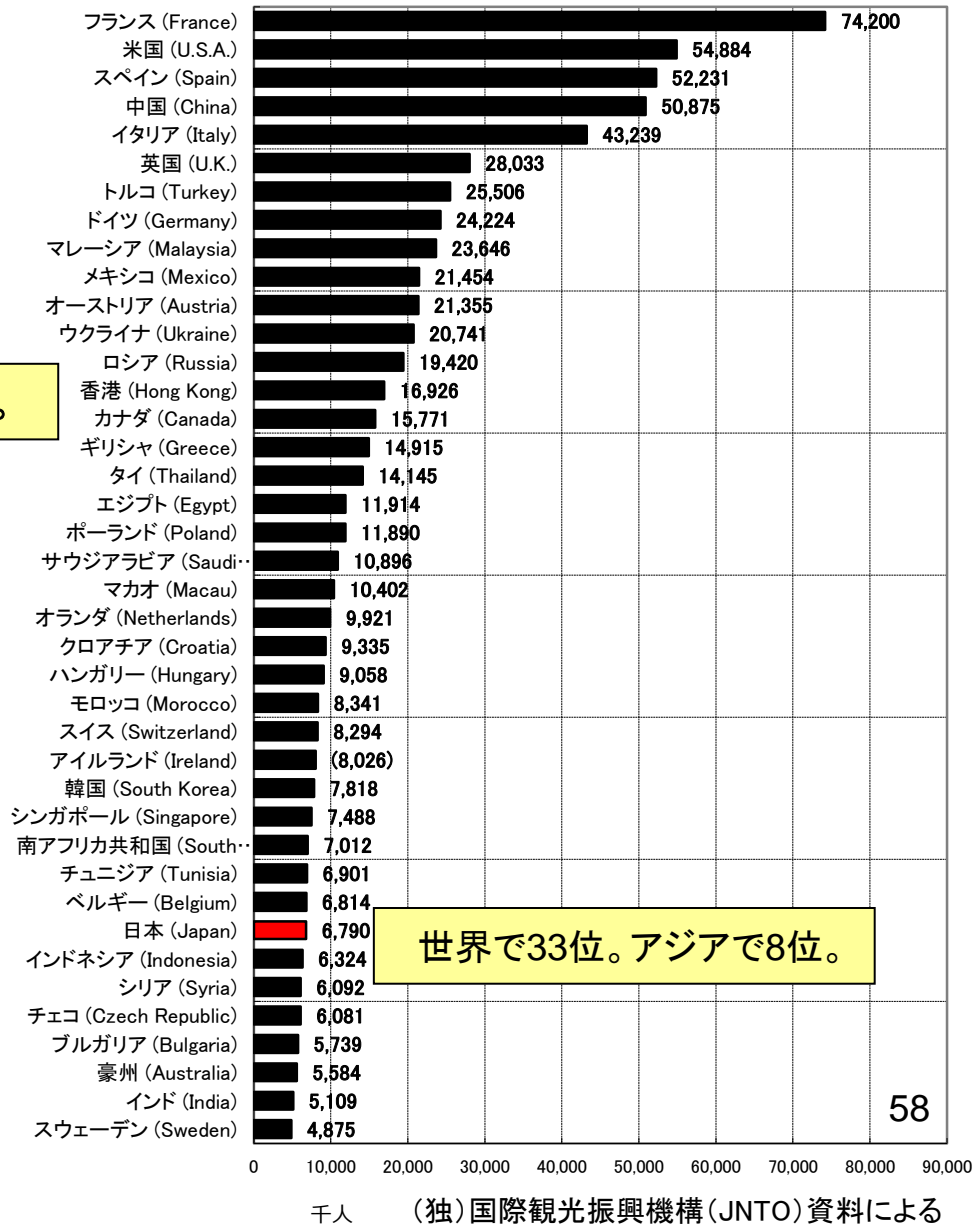
2009年重点市場分
 計 589万人(86.7%)

出国者数(2008年)



世界で14位。アジアで2位。

入国者数(2009年)



世界で33位。アジアで8位。

外国人旅行者の訪日動機

- 全市場で、「日本の食事」に対する期待が高い。
- アジア地域は、温泉、ショッピング、自然景観への期待が高く、欧米では、伝統景観、旧跡、日本人の生活に対する興味が高い。

| 英国 | | |
|----|-----------------|------|
| 1 | 日本の食事 | 74.8 |
| 2 | 伝統的な景観、旧跡 | 63.2 |
| 3 | 大都市の景観、大都市の夜景 | 47.2 |
| 4 | 日本人の生活に対する興味、交流 | 46.0 |
| 5 | ショッピング | 45.4 |

| 米国 | | |
|----|-----------------|------|
| 1 | 日本の食事 | 70.7 |
| 2 | 伝統的な景観、旧跡 | 59.5 |
| 3 | ショッピング | 49.6 |
| 4 | 日本人の生活に対する興味、交流 | 47.2 |
| 5 | 自然景観、田園風景 | 45.3 |

| カナダ | | |
|-----|------------|------|
| 1 | 日本の食事 | 66.4 |
| 2 | 伝統的な景観、旧跡 | 56.2 |
| 3 | ショッピング | 54.7 |
| 4 | 自然景観、田園風景 | 43.1 |
| 5 | 伝統文化の体験・鑑賞 | 41.6 |

| ロシア | | |
|-----|-----------------|------|
| 1 | 日本の食事 | 75.0 |
| 2 | 大都市の景観、大都市の夜景 | 67.9 |
| 3 | 自然景観、田園風景 | 53.6 |
| 4 | 日本人の生活に対する興味、交流 | 53.6 |
| 5 | 伝統的な景観、旧跡 | 42.9 |

| ドイツ | | |
|-----|-----------------|------|
| 1 | 日本の食事 | 77.5 |
| 2 | 伝統的な景観、旧跡 | 60.7 |
| 3 | 日本人の生活に対する興味、交流 | 56.2 |
| 4 | ショッピング | 48.3 |
| 5 | 繁華街の見物 | 41.6 |

| フランス | | |
|------|-----------------|------|
| 1 | 日本の食事 | 79.6 |
| 2 | 日本人の生活に対する興味、交流 | 59.3 |
| 3 | 伝統的な景観、旧跡 | 56.3 |
| 4 | 自然景観、田園風景 | 50.3 |
| 5 | 大都市の景観、大都市の夜景 | 48.5 |

| 中国 | | |
|----|-----------|------|
| 1 | 温泉 | 62.0 |
| 2 | ショッピング | 54.0 |
| 3 | 日本の食事 | 51.2 |
| 4 | 自然景観、田園風景 | 50.9 |
| 5 | 伝統的な景観、旧跡 | 32.0 |

| 韓国 | | |
|----|-----------|------|
| 1 | 日本の食事 | 41.3 |
| 2 | 温泉 | 39.1 |
| 3 | ショッピング | 31.6 |
| 4 | 自然景観、田園風景 | 28.2 |
| 5 | 伝統的な景観、旧跡 | 23.9 |

| 台湾 | | |
|----|-----------|------|
| 1 | 温泉 | 54.1 |
| 2 | 日本の食事 | 54.1 |
| 3 | 自然景観、田園風景 | 50.8 |
| 4 | ショッピング | 47.2 |
| 5 | 伝統的な景観、旧跡 | 39.9 |

| マレーシア | | |
|-------|-----------|------|
| 1 | 日本の食事 | 73.3 |
| 2 | ショッピング | 58.7 |
| 3 | 自然景観、田園風景 | 48.0 |
| 4 | 温泉 | 40.0 |
| 5 | 伝統的な景観、旧跡 | 34.7 |

| 香港 | | |
|----|-----------|------|
| 1 | 日本の食事 | 71.5 |
| 2 | ショッピング | 70.3 |
| 3 | 自然景観、田園風景 | 41.5 |
| 4 | 温泉 | 39.7 |
| 5 | 繁華街の見物 | 26.1 |

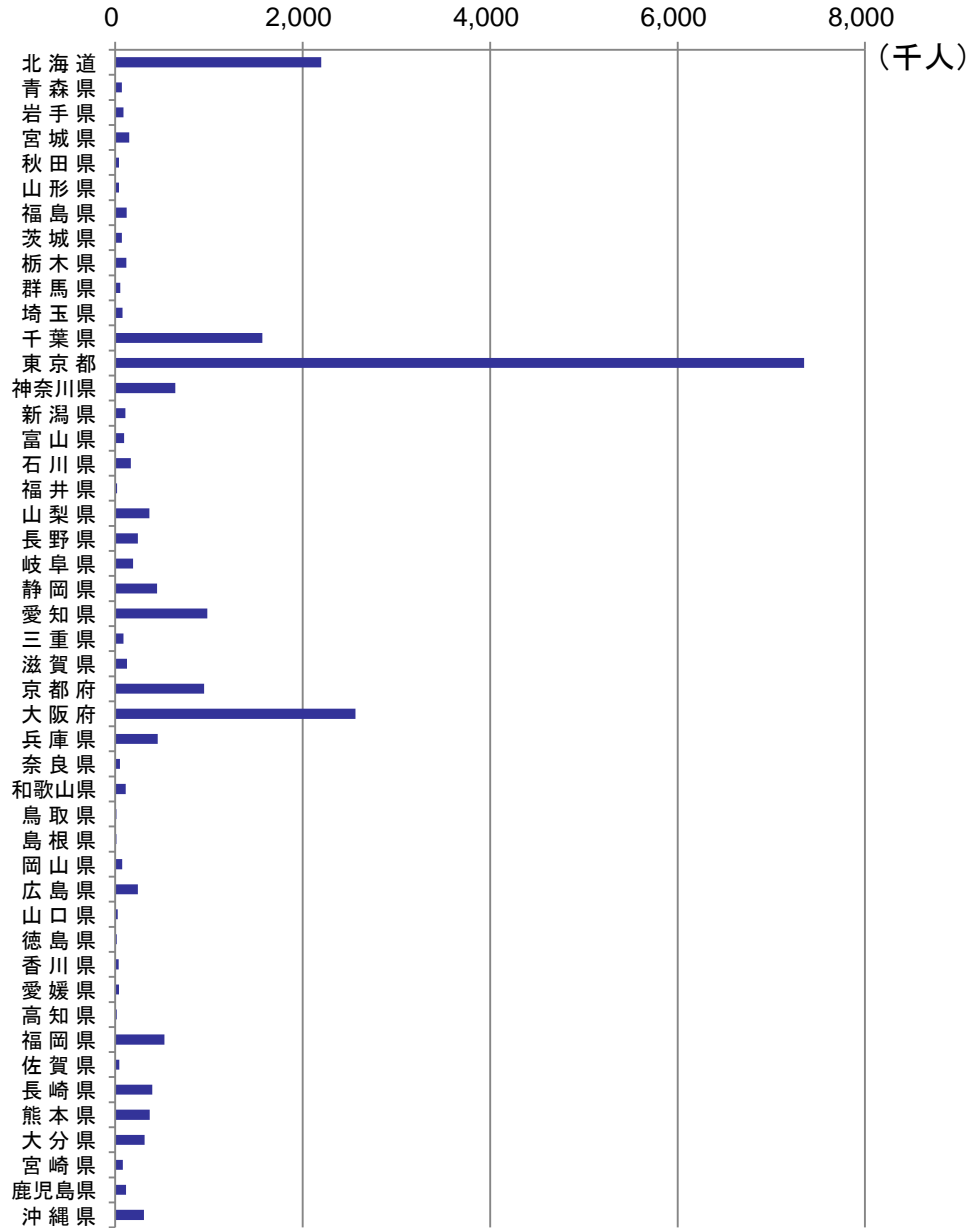
| タイ | | |
|----|-----------|------|
| 1 | 日本の食事 | 60.8 |
| 2 | ショッピング | 56.6 |
| 3 | 伝統的な景観、旧跡 | 51.0 |
| 4 | 温泉 | 46.2 |
| 5 | 自然景観、田園風景 | 45.5 |

| オーストラリア | | |
|---------|-----------------|------|
| 1 | 日本の食事 | 72.0 |
| 2 | ショッピング | 52.1 |
| 3 | 伝統的な景観、旧跡 | 45.6 |
| 4 | 繁華街の見物 | 35.2 |
| 5 | 日本人の生活に対する興味、交流 | 34.5 |

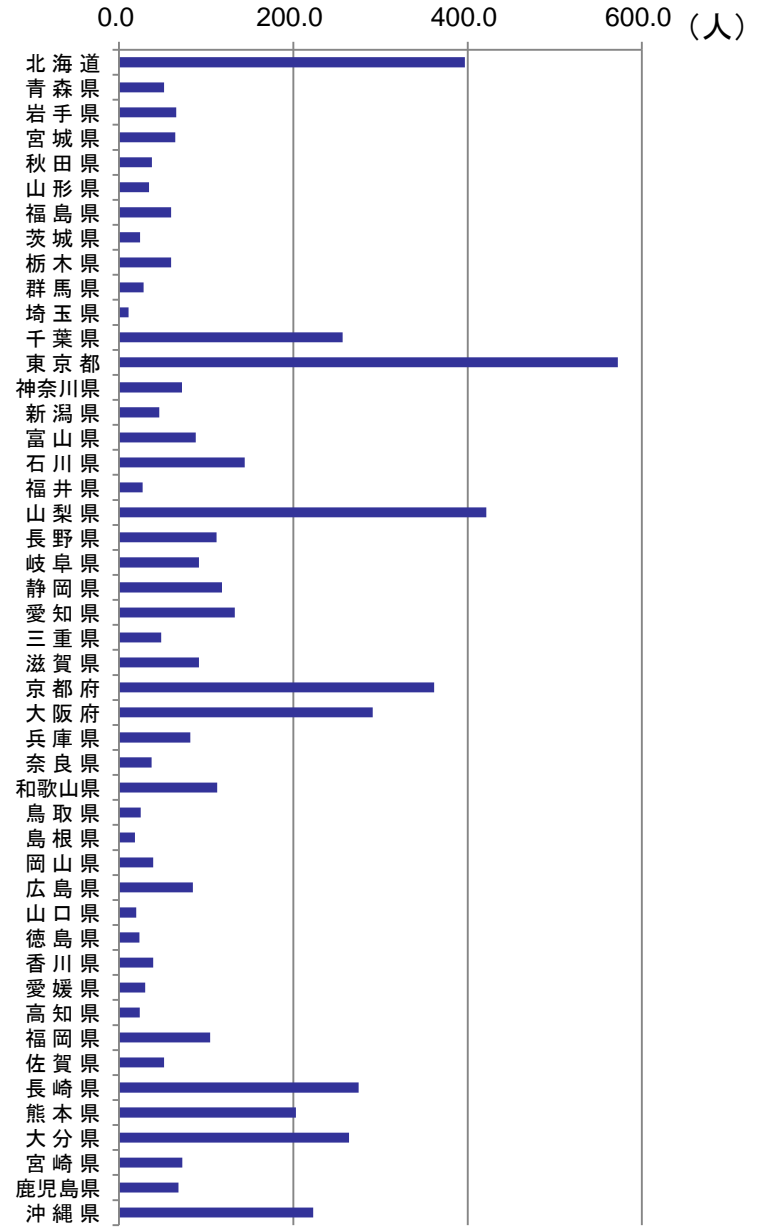
| シンガポール | | |
|--------|-----------|------|
| 1 | 日本の食事 | 76.0 |
| 2 | ショッピング | 58.3 |
| 3 | 自然景観、田園風景 | 53.1 |
| 4 | 温泉 | 52.0 |
| 5 | 伝統的な景観、旧跡 | 32.0 |

| インド | | |
|-----|-----------------|------|
| 1 | ショッピング | 63.6 |
| | 日本人の生活に対する興味、交流 | 63.6 |
| | 繁華街の見物 | 36.4 |
| 4 | 日本の食事 | 36.4 |
| | 自然景観、田園風景 | 36.4 |

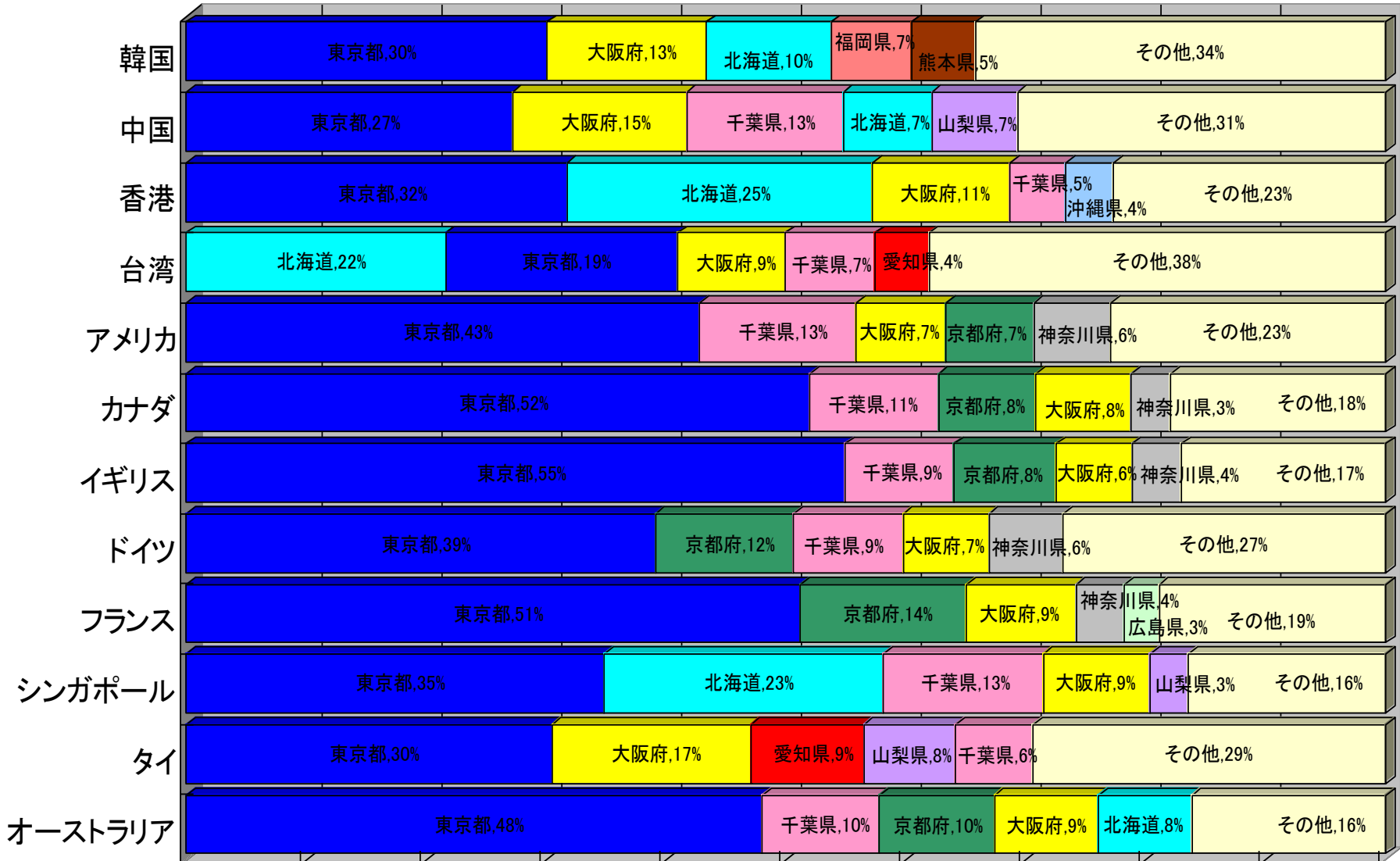
外国人延べ宿泊者数



人口1,000人当たりの外国人延べ宿泊者数

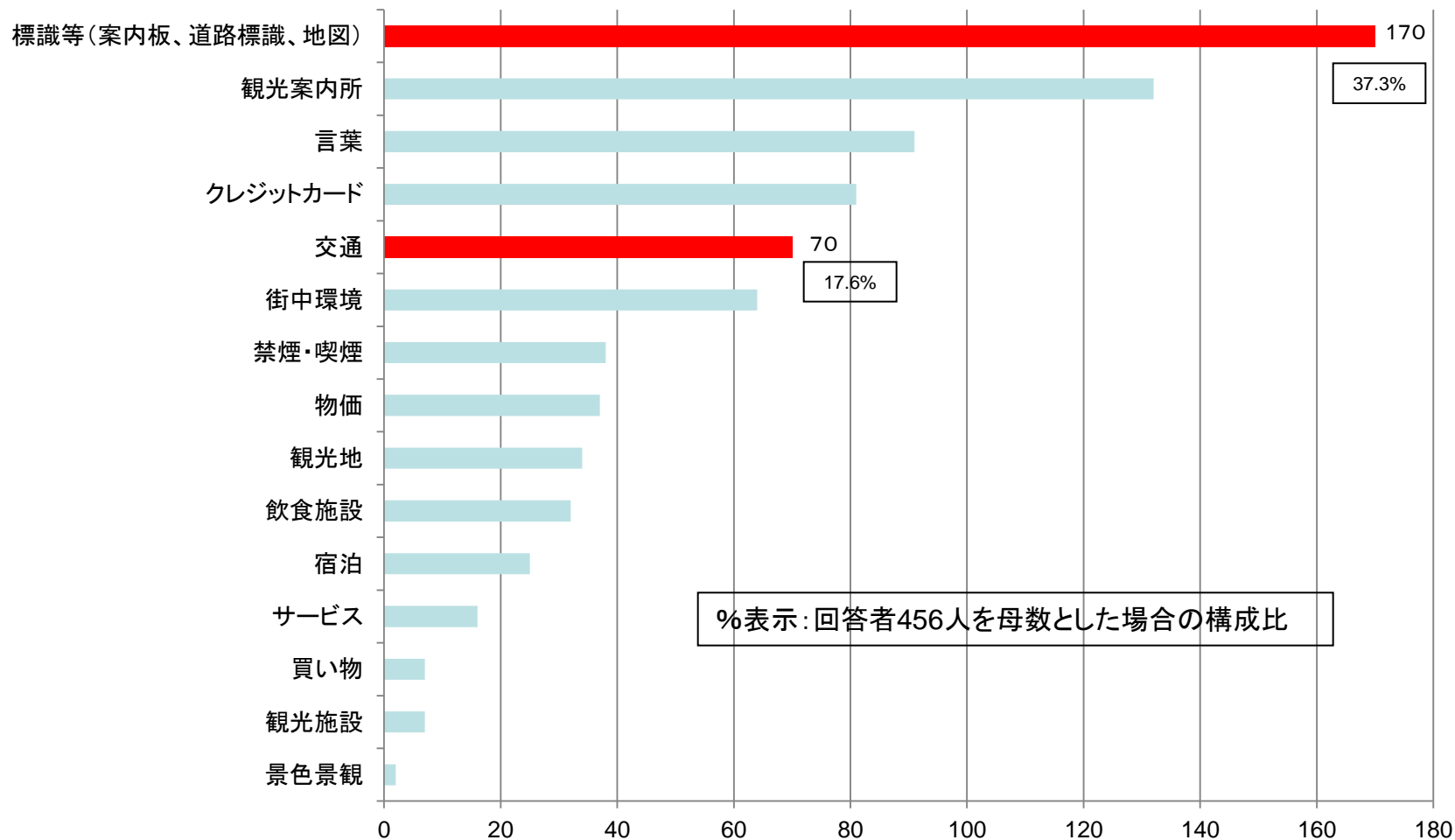


都道府県別外国人延べ宿泊者数構成比(平成21年分)

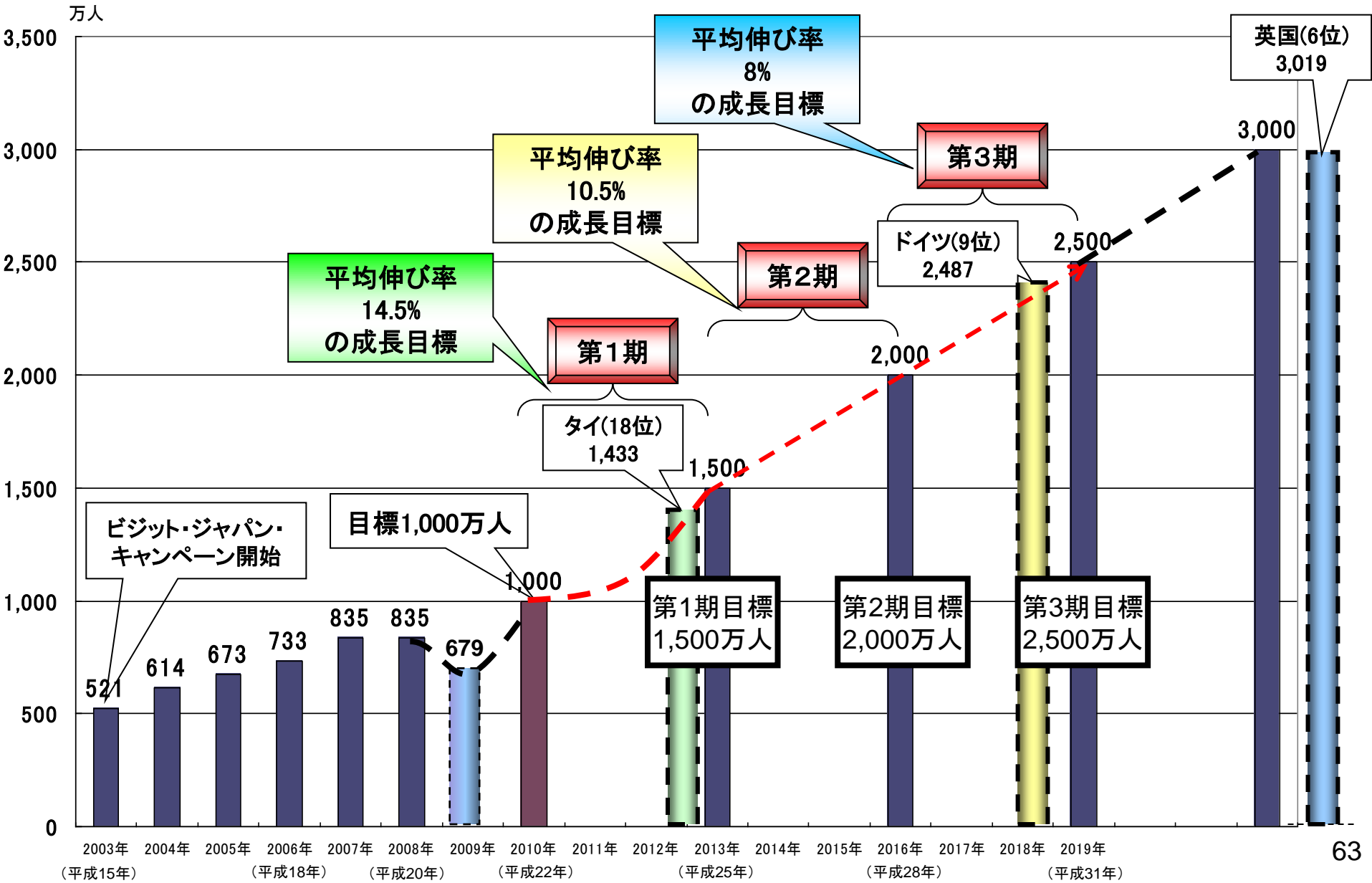


※観光庁「宿泊旅行統計調査」による。

不便・不満の分野別件数および構成比(回答者人数ベース)



世界経済や為替が安定していること、戦争や疾病の流行が発生しないこと等を前提とする。



観光を支える交通ネットワーク等



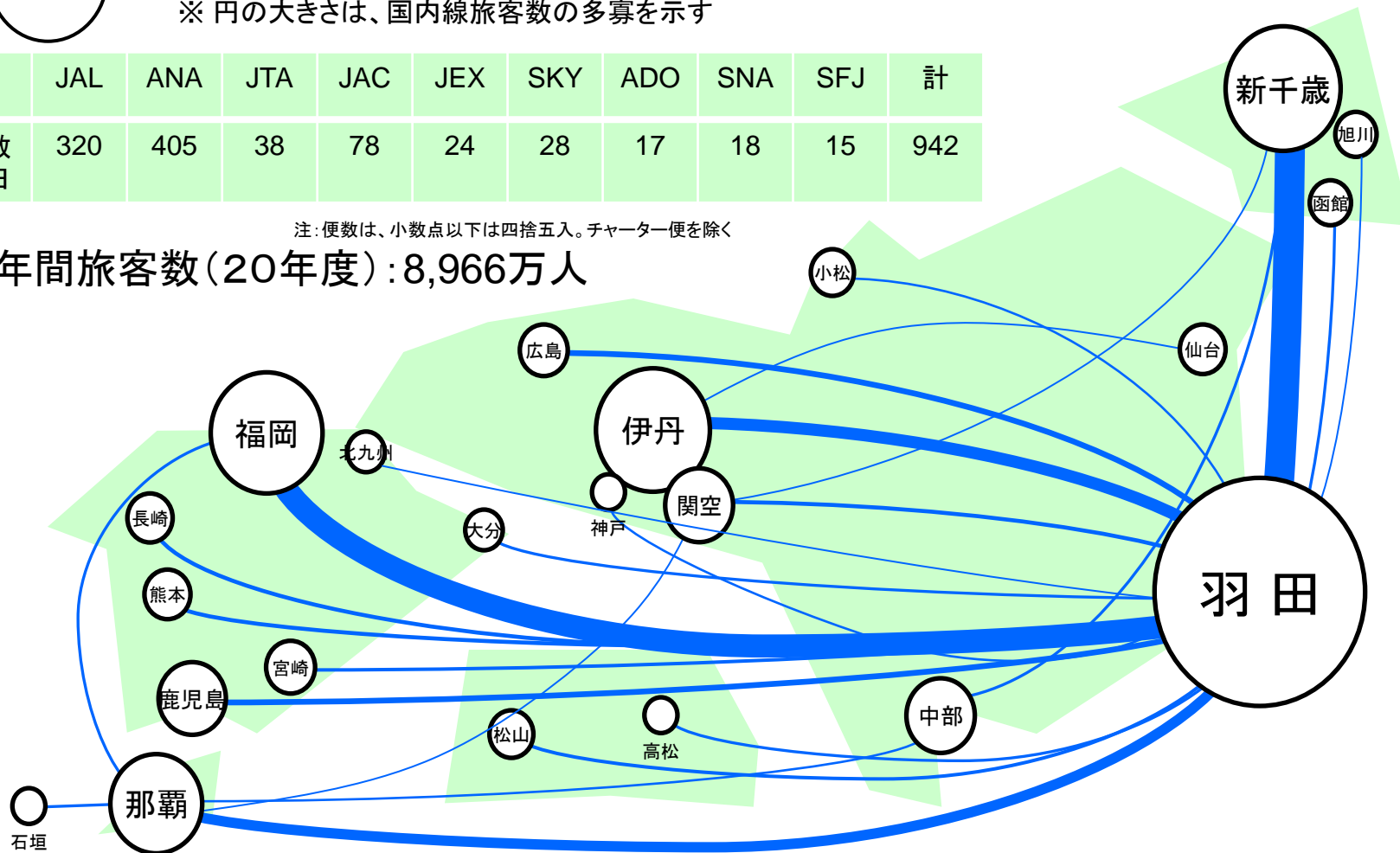
- ※ 線の太さは、旅客数の多寡を示す
- ※ 年間100万人以上の路線を持つ空港を掲載
- ※ 円の大きさは、国内線旅客数の多寡を示す

平成20年度年間旅客数100万人以上の路線(25路線)

| | JAL | ANA | JTA | JAC | JEX | SKY | ADO | SNA | SFJ | 計 |
|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 便数／日 | 320 | 405 | 38 | 78 | 24 | 28 | 17 | 18 | 15 | 942 |

注: 便数は、小数点以下は四捨五入。チャーター便を除く

年間旅客数(20年度): 8,966万人



出典: 数字で見る航空2010より作成

(2010夏ダイヤ第1週現在)

欧州 11ヶ国 15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 ・トルコ ・フィンランド
- ・フランス ・ロシア

北米 2ヶ国 22都市

- ・カナダ ・アメリカ

アフリカ・中東

4ヶ国 5都市

- ・イラン ・エジプト
- ・アラブ首長国連邦
- ・カタール

アジア

17ヶ国・地域 41都市

中南米

2ヶ国 3都市

- ・ブラジル ・メキシコ

オセアニア

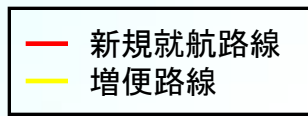
7ヶ国 11都市

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

2009年夏期 就航先(国際線)
40ヶ国・地域、93都市、1,664便/週

2010年夏期就航先(国際線)
43ヶ国・地域、97都市、1,658便/週

2010年夏期 就航先(国内線)
8都市 189便/週





就航先(国際線、昼間・深夜早朝合計)

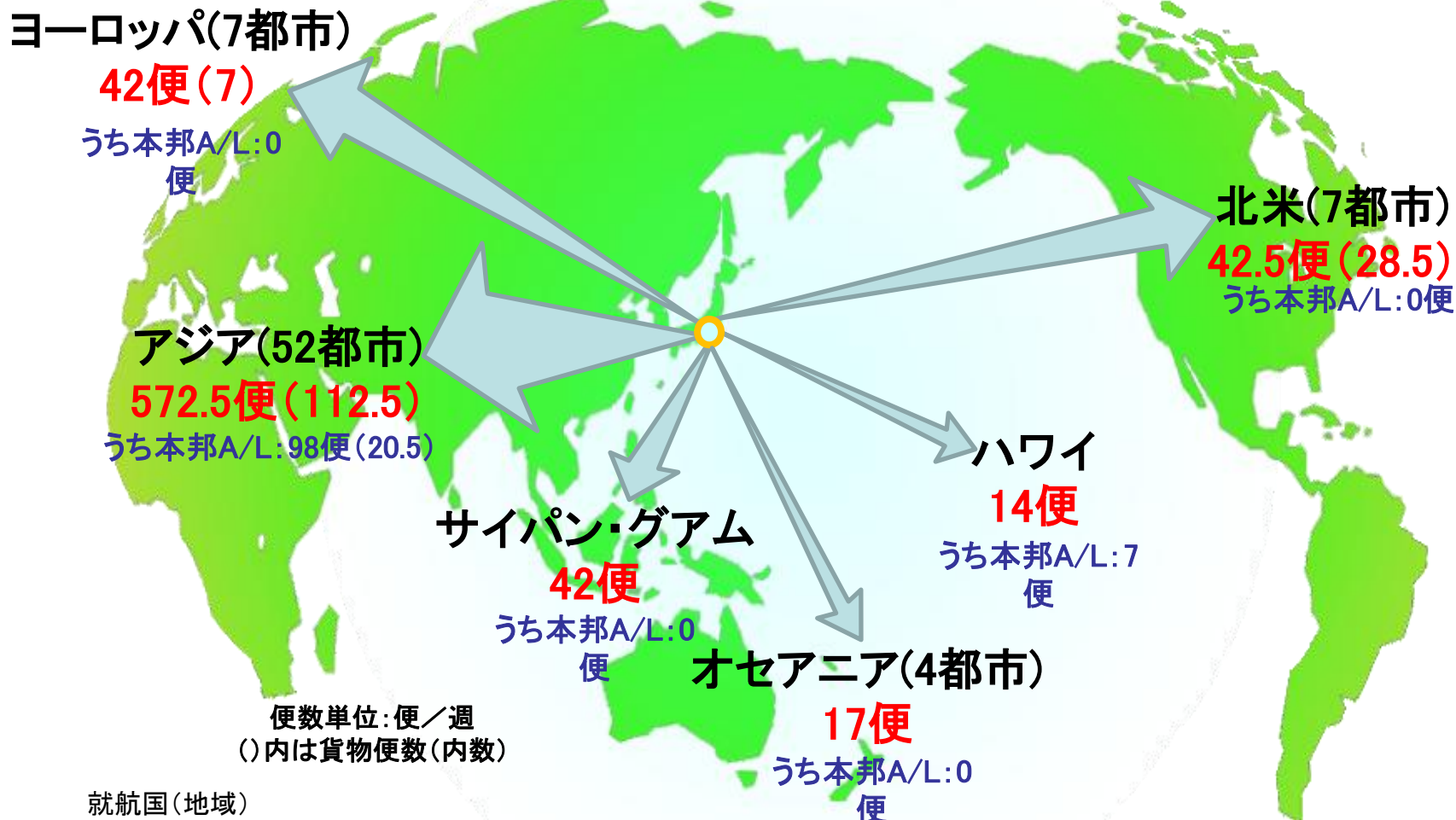
11ヶ国・地域、17都市 1日最大54便(本邦25便(2社)、外航29便(18社))

※事業計画認可ベース
※便数は2010年冬期スケジュール期間中の最大便数

関西国際空港における航空ネットワークの現況

国際ネットワーク

就航国(地域)数 27カ国・地域
 就航都市数 73都市
 就航便数 730便/週(うち本邦A/L:123便)
 うち貨物専用便148便/週
 (うち本邦A/L:18便) (2010年冬ダイヤ)



就航国(地域)

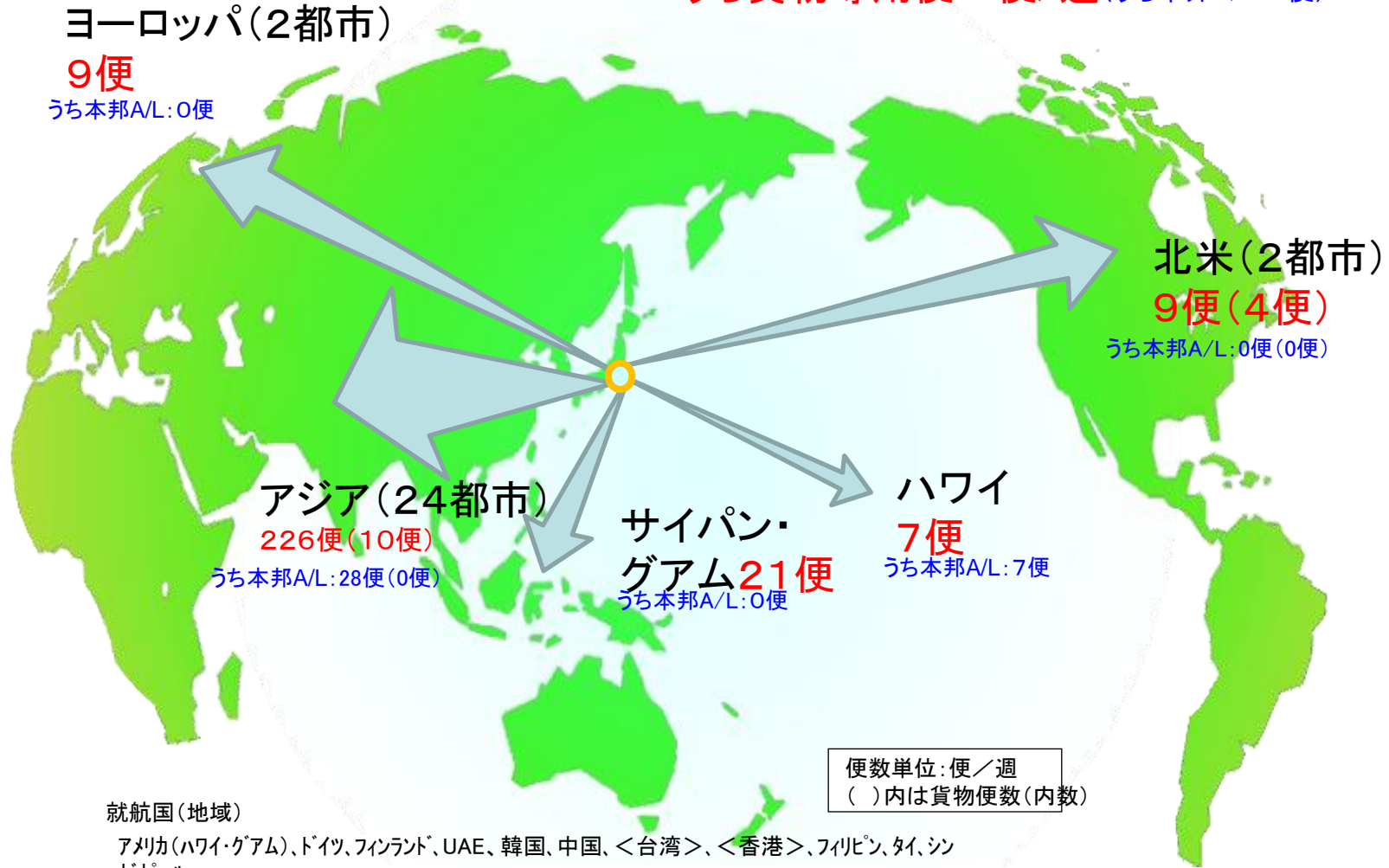
アメリカ、(サイパン・グアム)、イギリス、ドイツ、オランダ、フランス、イタリア、フィンランド、ウズベキスタン、カザフスタン、トルコ、エジプト、アラブ首長国連邦、カタール、韓国、中国、(台湾)、モンゴル、フィリピン、ベトナム、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、インド、オーストラリア、ニュージーランド

(出典) 関西国際空港株式会社資料

中部国際空港における航空ネットワークの現況

国際ネットワーク

就航国<地域>数 11カ国<2地域>
 就航都市数 30都市
 就航便数 272便/週(うち本邦A/L:35便/週)
 うち貨物専用便13便/週(平成22年冬ダイヤ期初)(うち本邦A/L:0便)

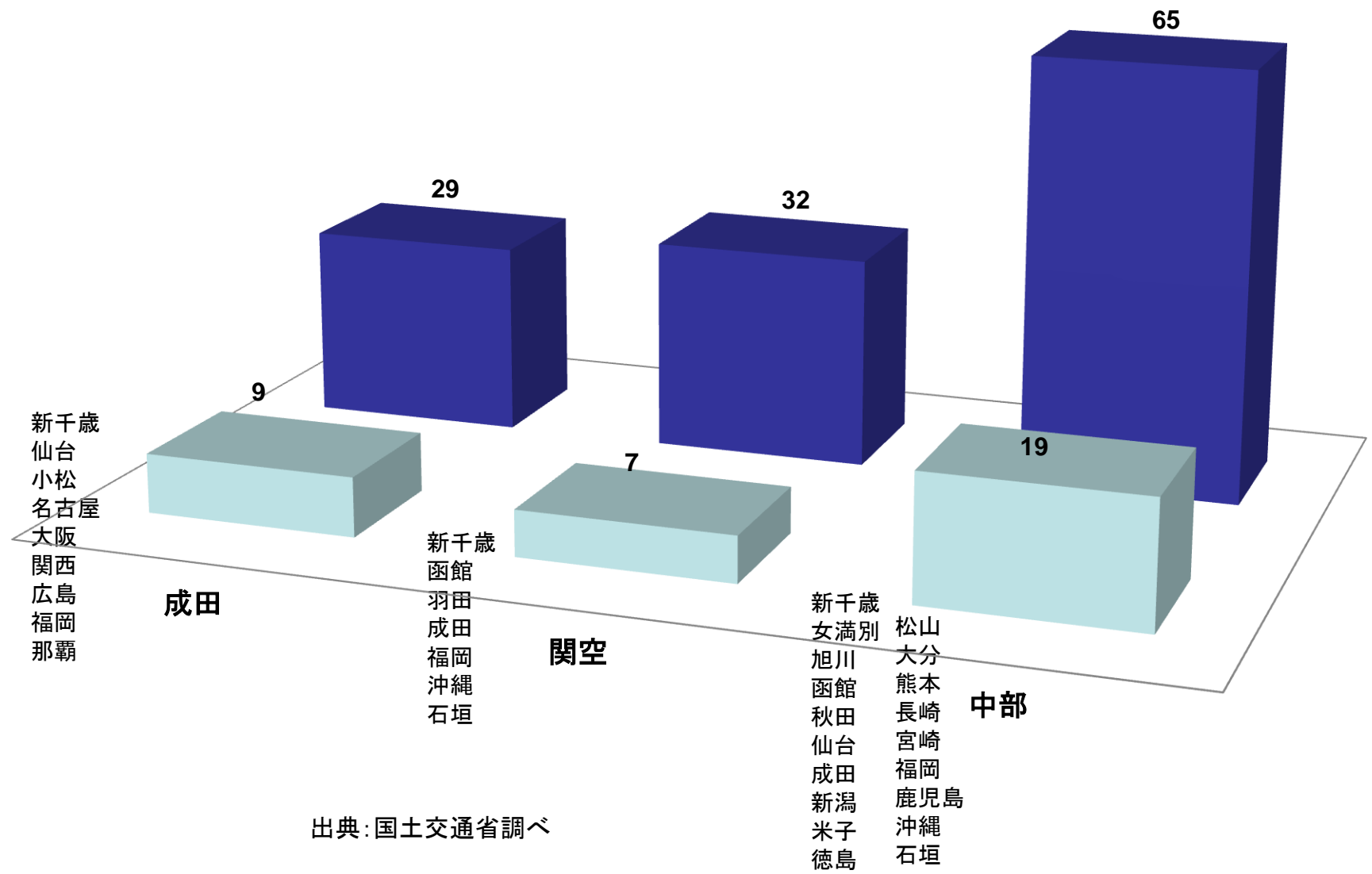


便数単位: 便/週
 ()内は貨物便数(内数)

就航国(地域)
 アメリカ(ハワイ・グアム)、ドイツ、フィンランド、UAE、韓国、中国、<台湾>、<香港>、フィリピン、タイ、シンガポール、ベトナム、インドネシア

(中部国際空港株式会社資料をもとに作成)

■ 就航都市数 ■ 運航便数(便/日)



出典: 国土交通省調べ

欧州 12ヶ国 17都市 130便/週

- ・イギリス ・イタリア ・オーストリア
- ・オランダ ・スイス ・スペイン
- ・チェコ ・ドイツ ・トルコ
- ・フィンランド ・フランス ・ロシア

北米 2ヶ国 13都市 185便/週

- ・アメリカ ・カナダ

アフリカ・中東 5ヶ国 5都市 34便/週

- ・アラブ首長国連邦
- ・イスラエル ・イラン
- ・エジプト ・カタール

アジア 17ヶ国 80都市 1,486便/週

オセアニア 6ヶ国 8都市 54便/週

- ・オーストラリア ・グアム島
- ・ニューカレドニア
- ・ニュージーランド ・フィジー
- ・北マリアナ諸島(サイパン)

就航先(国際線)

43ヶ国、124都市 1,892便/週

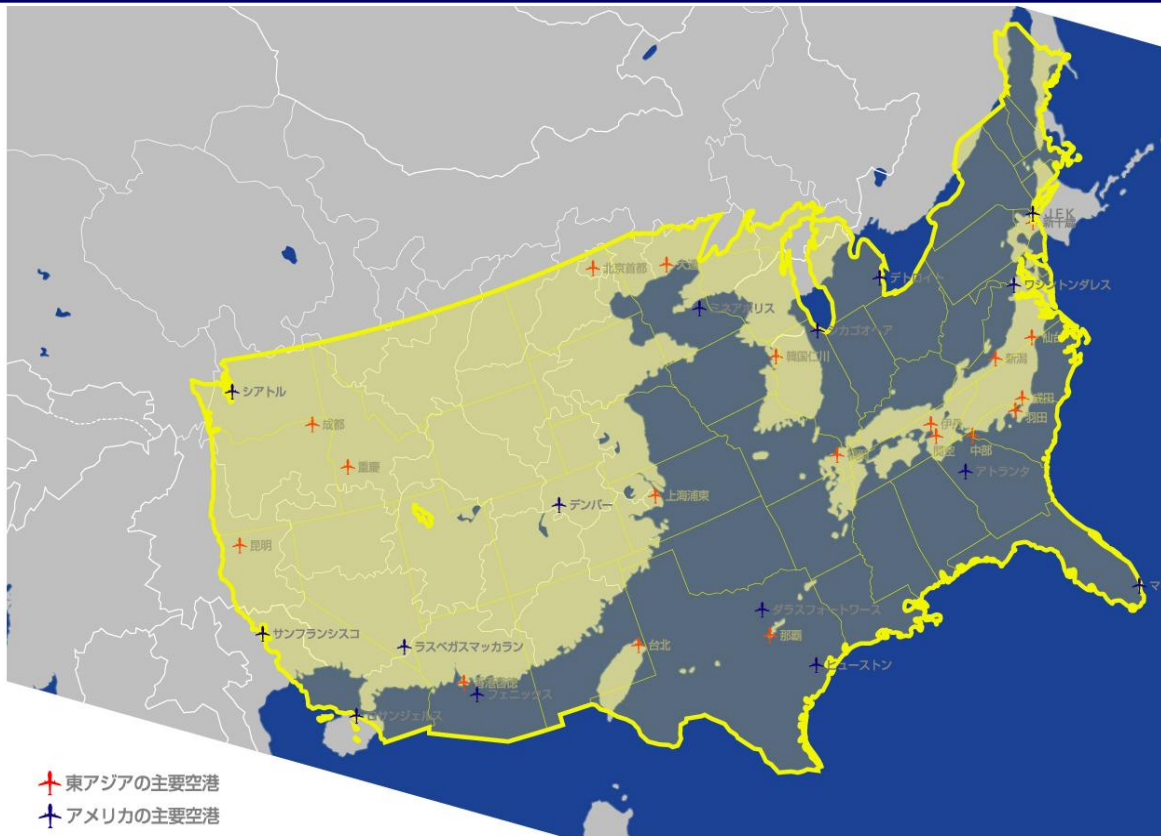
ソウル(仁川・金浦)

中南米 1ヶ国 1都市 3便/週

- ・ブラジル

※便数は2009年3月中の最大便数

出典：2009年3月OAG Flight Guide



域内航空旅客数(2004年) (百万)

| | 日中韓 | 米国 | EU25 |
|---------|-------|-----|------|
| 人口 | 1,493 | 294 | 457 |
| 域内航空旅客数 | 269 | 630 | 429 |

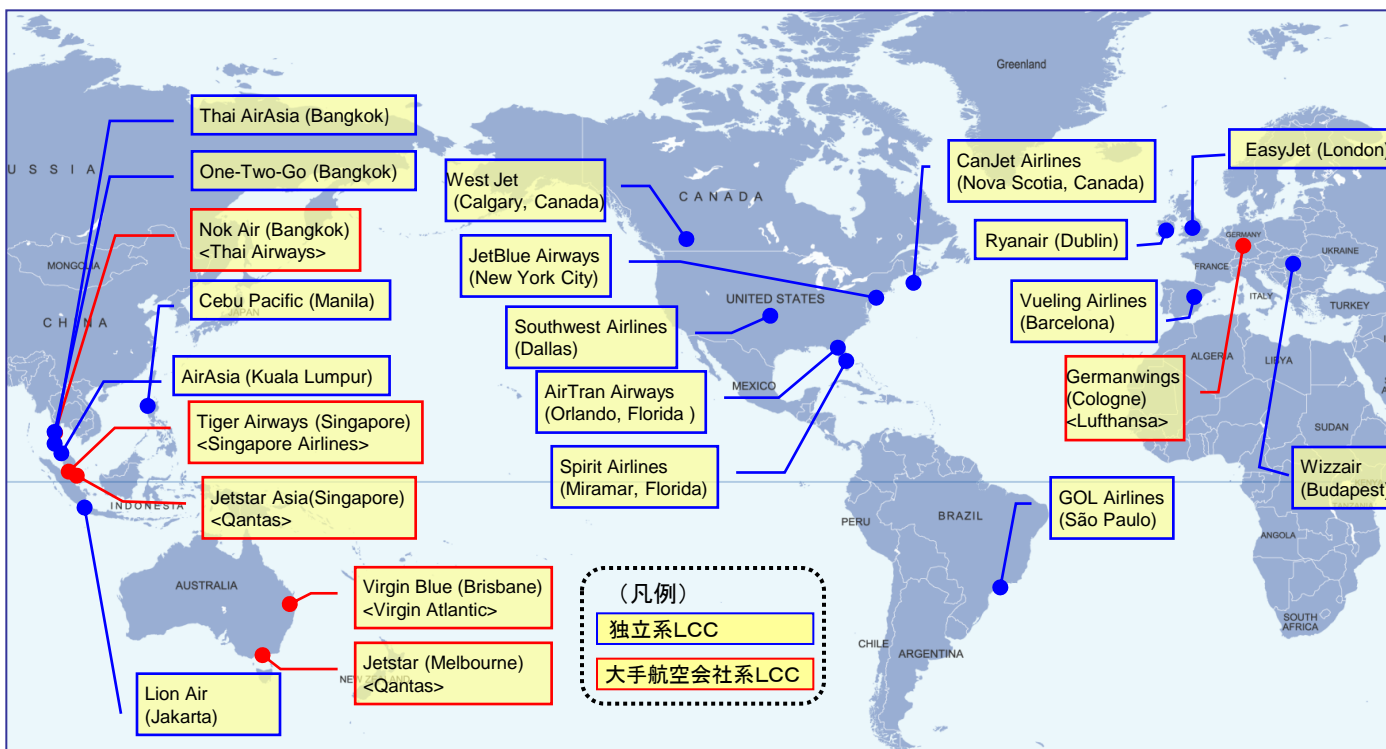
(注) 日中韓(香港、台湾を含む。)及びEU25はそれぞれの国内線及び域内国際線旅客数の合計値

出典: 世界国勢図会、米国統計局、EU統計局、ICAO統計等

世界のLCC(ローコストキャリア)

- ・Low Cost Carrier は、米国市場を皮切りに欧州市場、さらには東南アジア市場等においても積極的に事業展開。
- ・我が国へのLCCの参入は現状において可能。
(我が国に乗り入れを行う航空会社は相手国が指定することになっており、当該相手国が指定した場合、いかなるLCCでも我が国に乗り入れ可能)

世界のLCC(ローコストキャリア)



出典: 各社HP等より航空局作成

世界の航空会社ランキング (旅客数 2009年)

国際線

| | 航空会社 | 旅客数 (千人) |
|----|----------------|----------|
| 1 | ライアンエア | 65,282 |
| 2 | ルフトハンザ航空 | 41,515 |
| 3 | イージージェット | 34,593 |
| 4 | エールフランス | 31,256 |
| 5 | ブリティッシュ エアウェイズ | 27,844 |
| 6 | エミレーツ航空 | 25,921 |
| 7 | KLMオランダ航空 | 22,333 |
| 8 | アメリカン航空 | 19,514 |
| 9 | キャセイパシフィック航空 | 18,102 |
| 10 | シンガポール航空 | 16,322 |

国内線

| | 航空会社 | 旅客数 (千人) |
|----|-----------|----------|
| 1 | サウスウエスト航空 | 101,338 |
| 2 | アメリカン航空 | 66,206 |
| 3 | 中国南方航空 | 62,267 |
| 4 | デルタ航空 | 55,808 |
| 5 | ユナイテッド航空 | 46,988 |
| 6 | USエアウェイズ | 45,201 |
| 7 | 全日本空輸 | 37,944 |
| 8 | 中国東方航空 | 37,668 |
| 9 | 中国国際航空 | 34,413 |
| 10 | ノースウエスト航空 | 33,412 |

 出典: IATA WATS 54th edition 73

2007年以降の新規国際線乗入航空企業(アジア・オセアニア・本邦)

| 国・地域 | 航空企業 | 乗入年月 | 日本路線 |
|---------|-------------|-----------------|--|
| 韓国 | チェジュ航空 | 2009年3月20日 | 関西＝仁川、関西＝金浦 北九州＝仁川 中部＝金浦 |
| | エアプサン | 2010年3月29日 | 福岡＝釜山 関西＝釜山 |
| | ジンエアー | 2011年3月27日(予定)※ | 関西＝仁川 |
| 中国 | 深圳航空 | 2007年9月10日 | 関西＝福州＝深圳 関西＝無錫 |
| | 山東航空 | 2010年3月2日 | 関西＝済南 |
| 香港 | 香港エクスプレス | 2008年4月3日 | 札幌＝香港、沖縄＝香港 |
| | 香港航空 | 2010年9月6日 | 沖縄＝香港 |
| ロシア | サハリン航空 | 2010年6月16日 | 札幌＝ユジノサハリンスク |
| フィリピン | セブ・パシフィック | 2008年11月20日 | 関西＝マニラ |
| マレーシア | エア・アジアX | 2010年12月9日(予定) | 羽田＝クアラルンプール |
| シンガポール | ジェットスター・アジア | 2010年7月5日 | 関西＝台北＝シンガポール |
| オーストラリア | ジェットスター | 2007年3月25日 | 成田＝ゴールドコースト 成田＝ケアンズ 関西＝ゴールドコースト 関西＝ケアンズ |

このほか、外航社ではイースター航空(韓国)、マンダリン航空、復興航空(台湾)、春秋航空(中国)、ゼストエアウェイズ(フィリピン)等が、また本邦社ではスカイマーク、スターフライヤーが国際線乗り入れを希望。

※経営許可申請中

空港アクセスの改善(首都圏の例)

☆京成日暮里駅の改良

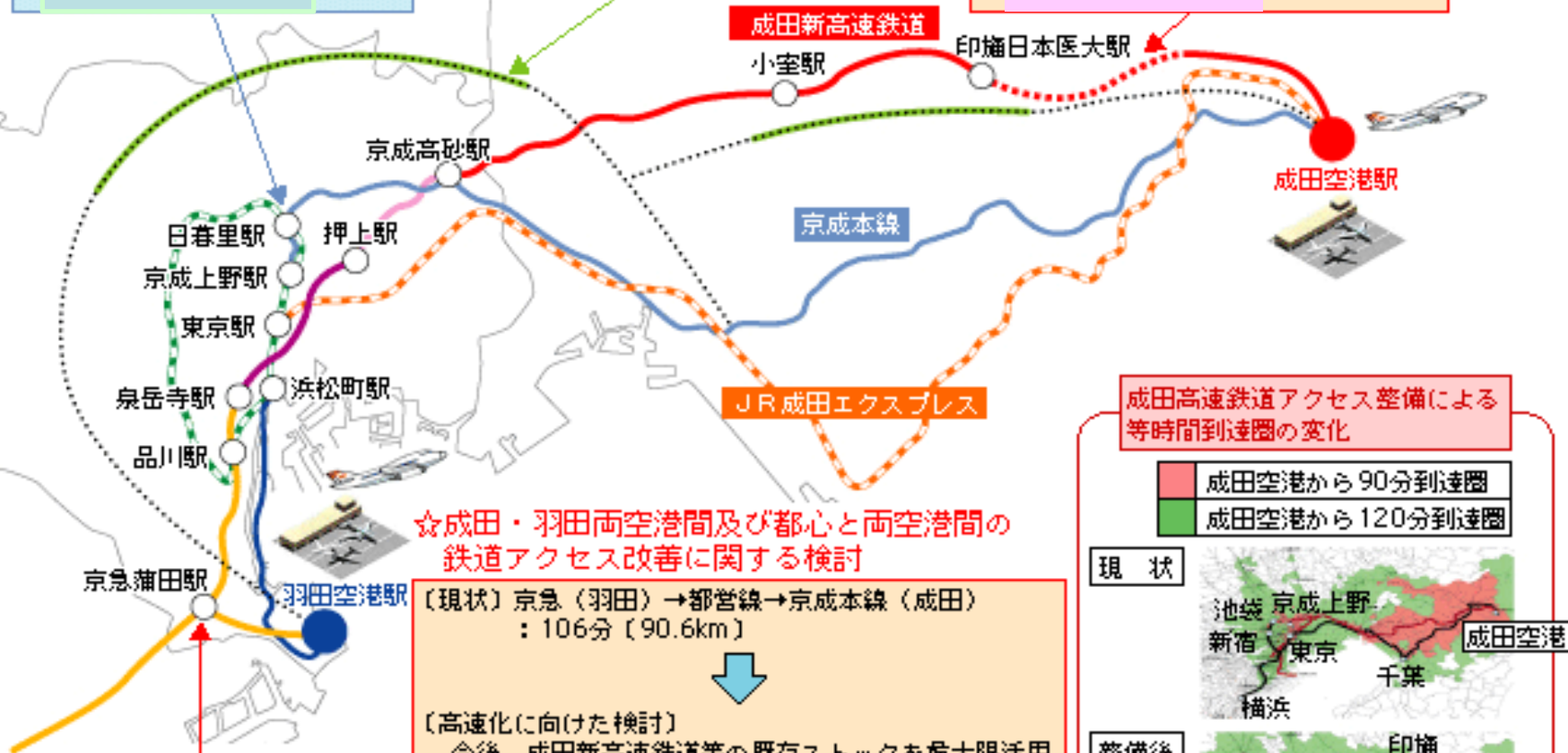
- ・駅での混雑緩和・乗継負担軽減
- ・スカイライナー専用ホーム新設

☆アクセス道路の整備

- ・北千葉道路の早期整備
- ・東京外かく環状道路の早期整備

☆成田高速鉄道アクセス線の整備

日暮里～成田空港第2ビル
51分→36分へ



☆成田・羽田両空港間及び都心と両空港間の鉄道アクセス改善に関する検討

〔現状〕京急(羽田)→都営線→京成本線(成田)
: 106分(90.6km)

〔高速化に向けた検討〕

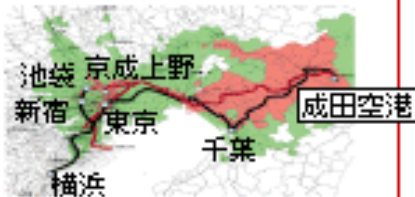
今後、成田新高速鉄道等の既存ストックを最大限活用することを前提に、短絡線の整備を含め、**成田・羽田両空港間のアクセス50分台、都心と両空港へのアクセス30分台以内**を目指し、その実現方策について検討

その他
鉄道整備でアクセスが改善されない地域について、
空港直行バスの活用を検討

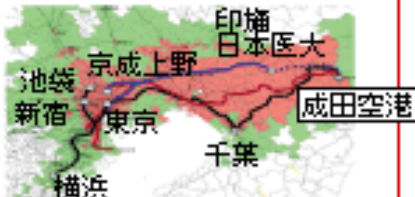
成田高速鉄道アクセス整備による等時間到達圏の変化

- 成田空港から90分到達圏
- 成田空港から120分到達圏

現状



整備後

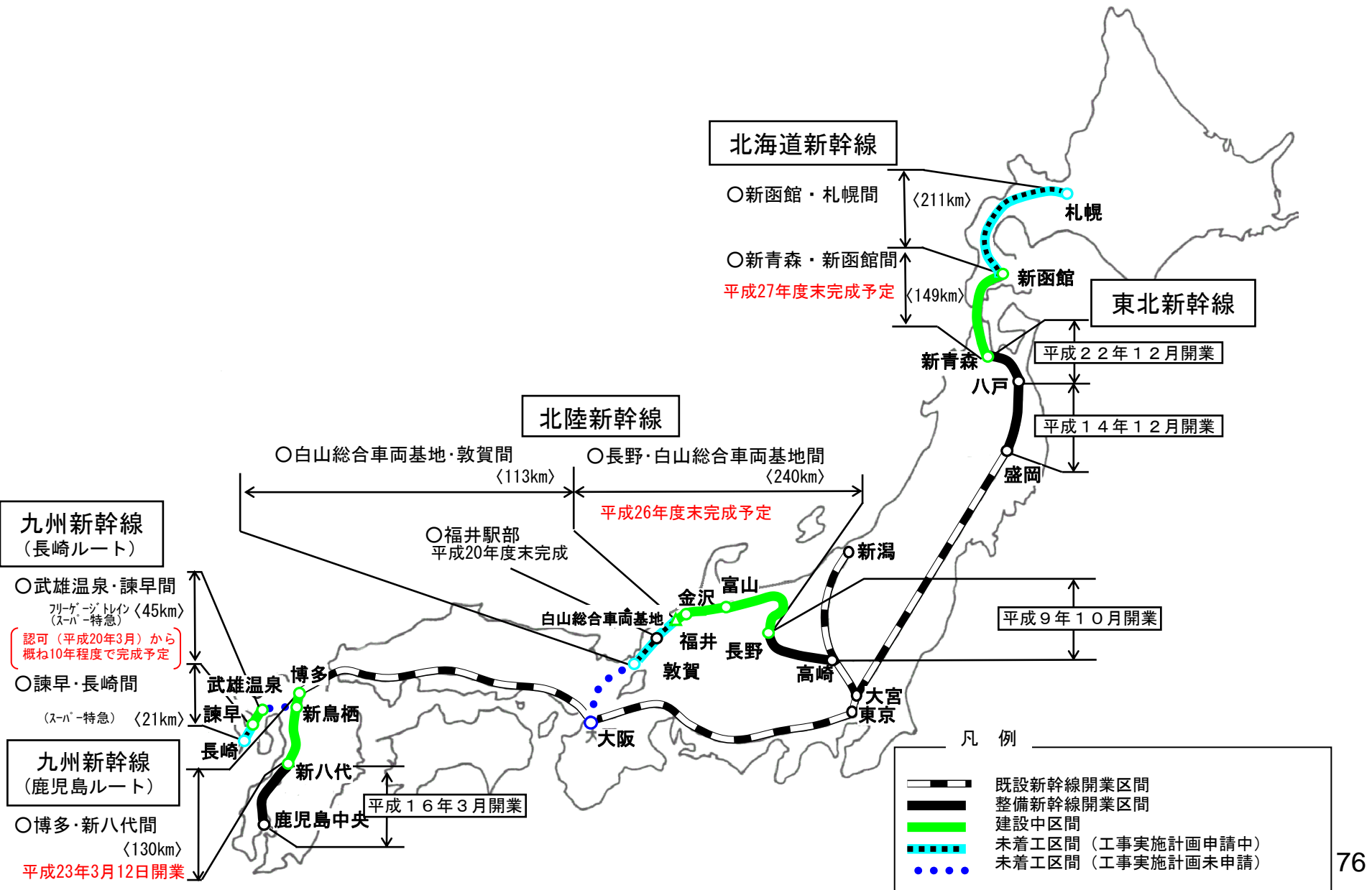


☆京急蒲田駅の改良

京急蒲田駅の駅改良
(平成24年度完成予定)
直通運転6本→9本/時

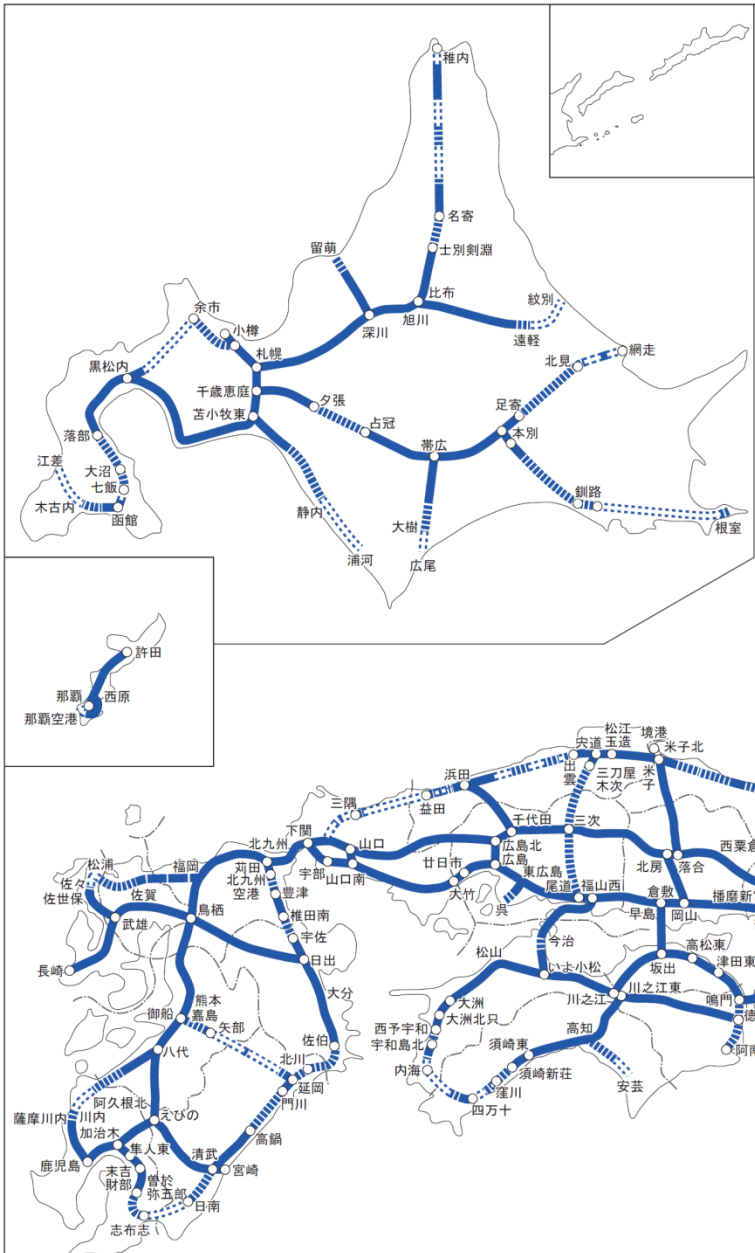
整備新幹線の現状

【前出資料】



道路整備の現状

【前出資料】



| | 総延長 (km) | 供用延長 (km) | 進捗率 (%) |
|---------|-------------|--------------|------------|
| 高規格幹線道路 | 約14,000 | 9,732 | 69 |

平成22年10月末現在

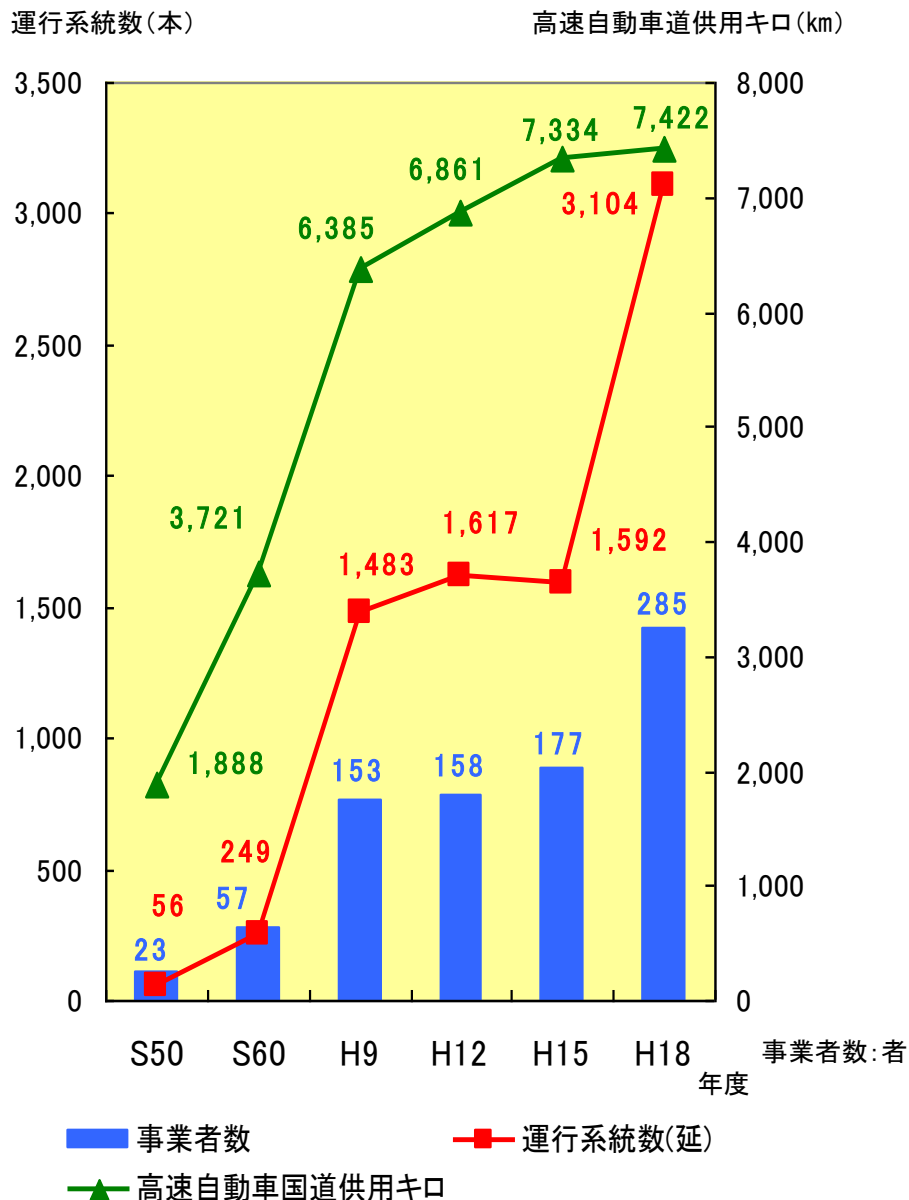


凡例

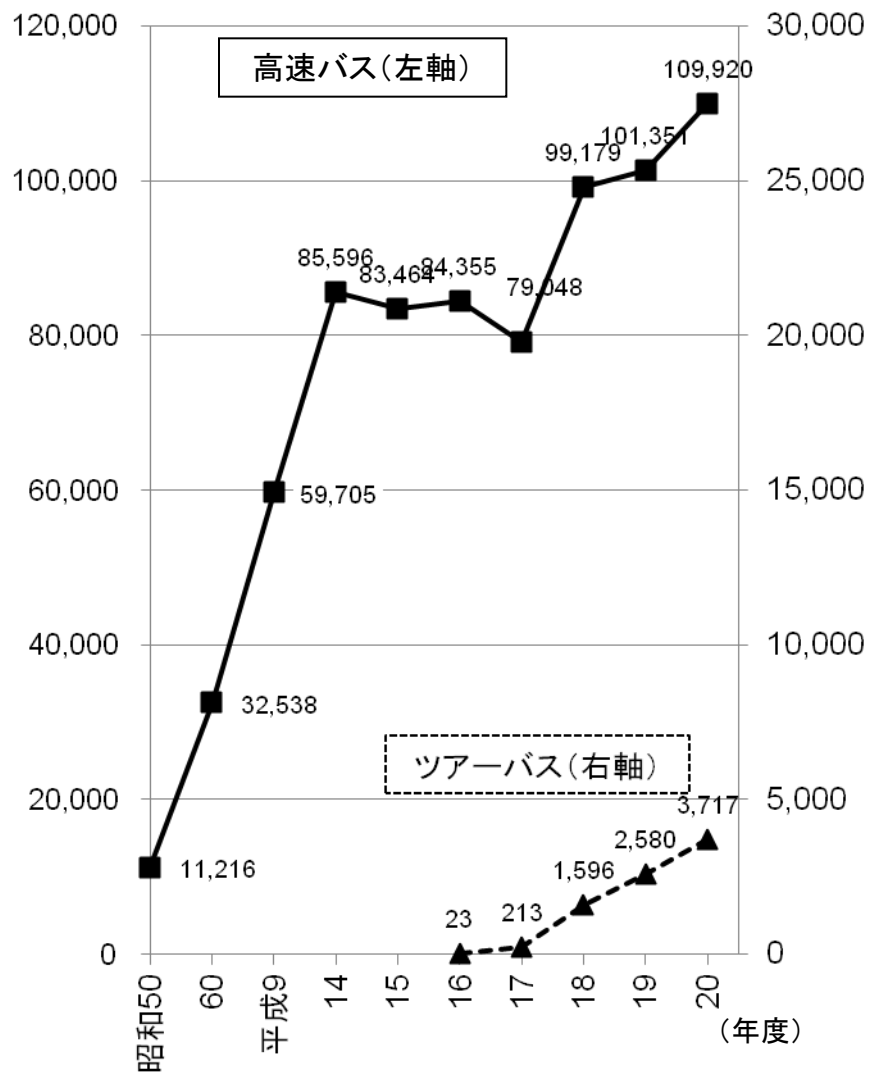
- 高規格幹線道路
- 供用区間
- 事業区間
- 未事業区間

資料)国土交通省調べ

〔事業者数・運行系統の推移〕

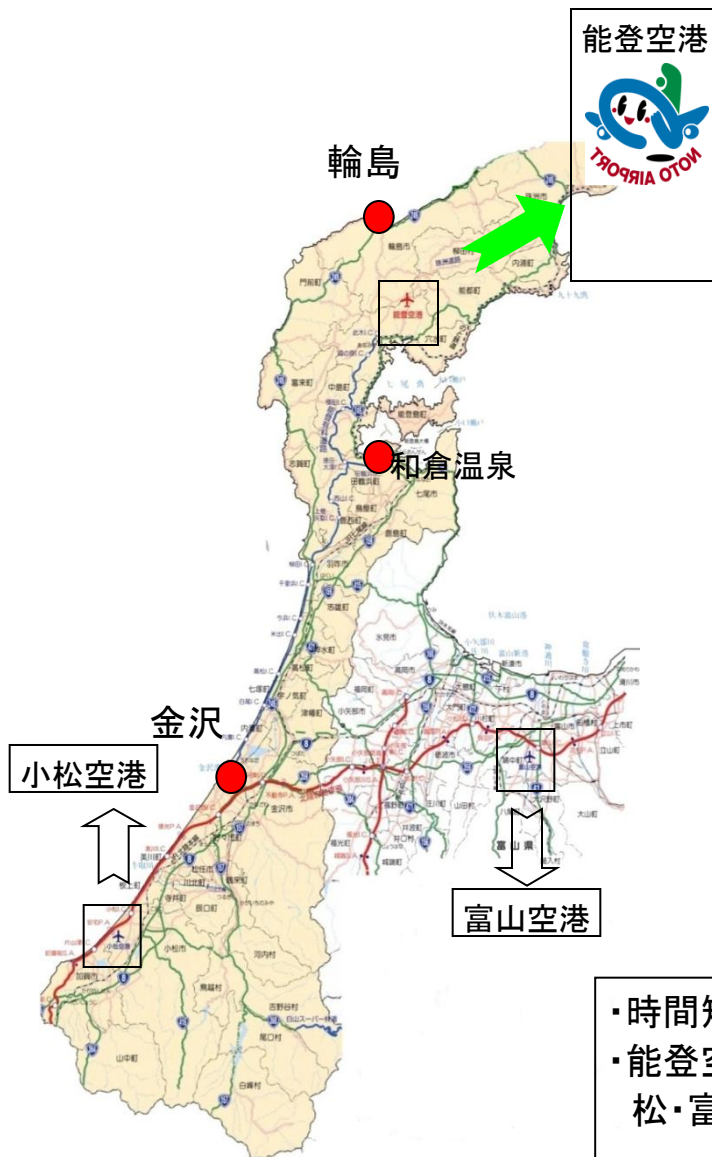


〔輸送人員の推移〕

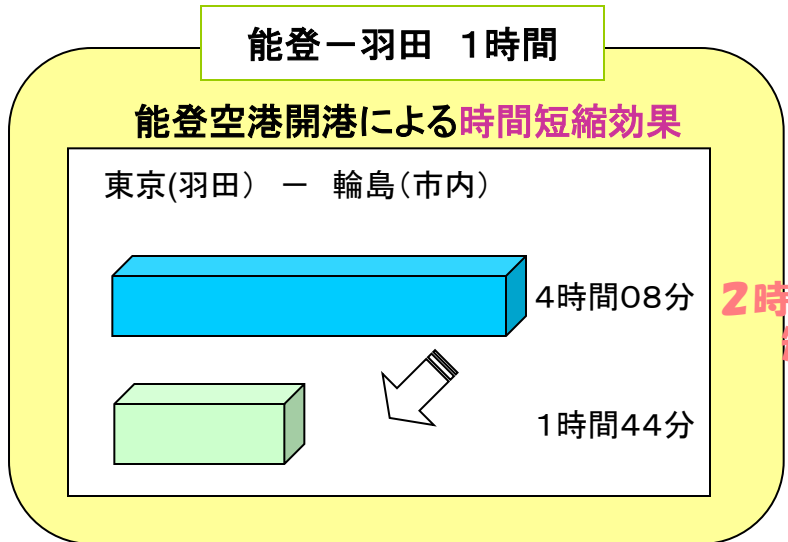


※ 高速バス: 国土交通省調べ(平成17年度までは高速道路走行が系統距離の半分以上のものを、平成18年度以降は系統距離が50キロ以上のものについて集計)。
 ※ ツアーバス: 高速ツアーバス連絡協議会調べ(ツアーバスを企画実施している旅行会社からの回答を集計)。

空港との連携による地域への効果(能登空港の例)



| | |
|---------|--|
| 滑走路の長さ: | 2,000m |
| 滑走路の幅: | 45m |
| 就航便: | 東京 1日2往復 ANA B737-800 (167人乗り) A320 (166人乗り) |
| 総事業費: | 239億円 |
| 開港日: | 平成15年7月7日 |



- ・時間短縮効果を活かした首都圏との交流人口の拡大
- ・能登空港から入り、小松・富山空港から出発するなど、能登・小松・富山の3空港を活用した広域観光の推進