

【 交通(人流)の利便性向上、円滑化及び効率化 】

＜道路交通の改善状況＞

1. 円滑な都市・地域活動のための渋滞対策

- ・都市、地方ともに深刻な交通渋滞により発生している社会的・経済的ロスを解消するため、交通容量の拡大策や公共交通機関の利用促進策を推進。

2. 環状道路の整備状況

- ・東京首都圏における環状道路の整備率は約 47%であり、海外主要都市と比べて整備が遅れている状況。

3. 地方における道路交通の利便性の向上

- ・地方において、バイパスの整備により、地域住民の生活利便性が向上した事例(新潟県)

4. 開かずの踏切による交通の阻害

- ・「緊急に対策の検討が必要な踏切」の多くは大都市圏に存在。
- ・東京都の踏切数は、23 区のみを見ても、海外の主要都市に比べ圧倒的に多い状況。

5. 開かずの踏切の解消状況

- ・踏切道改良促進法による踏切道改良事業の実施等により、踏切の数や踏切事故件数は着実に減少。

6. 信号制御の高度化による交通渋滞の緩和

- ・社会資本整備重点計画(平成 21 年 3 月閣議決定。現在見直しを実施中。)においては、信号制御の高度化により交通渋滞を緩和し、円滑な交通を確保することが目標とされているところ。

7. BRTの概要と導入の取組み

- ・BRT は、連節バスやバス専用レーン等を用いた新たなバスシステム。
- ・日本においても、BRTの導入事例が見られるところ。

8. バスの定時性確保の取組

- ・定時運行の確保等によるバスの利便性向上のため、バスロケーションシステ

ムや PTPS の導入等が着実に図られている。

9. 歩行空間の充実

- ・ 歩行者、車いす利用者、視覚障害者等の歩行空間の整備。

10. 自転車交通対策

- ・ 歩行者と自動車から分離された自転車走行空間は約 3,000km
- ・ 自動車からは分離されているが歩行者とは分離されていない自転車走行空間は 80,600km

11. 自転車走行空間の国際比較

- ・ 比較的自転車利用環境の整備が進んでいる名古屋市でも、海外の先進都市に比べ、自転車走行空間は少ない状況。

12. 日本の道路整備の展開

- ・ 急激なモータリゼーションの進展にあわせ、高速道路整備、一般道路の舗装・改良等を実施
- ・ 高速道路の整備率は約 7 割

13. 道路による都市間連絡サービス水準

- ・ 諸外国と比して、我が国の都市間の速達性は、全体的に低い水準。

14. 高速バスの輸送状況

- ・ 道路整備の進展とともに、高速バスは、輸送系統数、事業者数ともに増加傾向。
- ・ 全乗合バスの輸送人員が減少している中、高速バスの輸送人員は増加。

<鉄道交通の改善状況>

15. 三大都市圏の混雑率

- ・ 三大都市圏の混雑率は、様々な混雑緩和対策や近年の輸送人員の減少により改善。しかしながら、東京圏を中心とした一部の路線・区間については今なお高い混雑率が存在。

16. 都市鉄道の整備の状況(東京圏)

- ・ 運輸政策審議会答申第 18 号(平成 12 年 1 月)で A1(2015 年までに開業することが適当である路線)に位置づけられた路線を中心に整備が進められ、現在ではその約 8 割が営業中。

17. 速達性の向上(東京圏の例)

- ・つくばエクスプレス（TX）・埼玉高速（SR）・成田新高速等の新線開業、小田急小田原線・東急東横線の複々線化、相互直通運転化による郊外部と都心間及び業務核都市と都心間の速達性が向上。

18. 相互直通運転の広がり

- ・相互直通運転（相直）の計画は、都市交通審議会答申第1号（昭和31年）の中で方針が示され、順次その路線が拡大。
- ・現在、東京圏の相直路線は約880kmで、東京圏鉄道総延長の約36%に達している状況。

19. 相互直通運転による利便性の向上（相鉄・JR直通線及び相鉄・東急直通線の例）

- ・都市鉄道ネットワークは相当程度拡充されてきたが、他の鉄道事業者の路線との接続の不備、混雑時間帯における速度の低下といった課題がなお見られ、都市鉄道等利便増進法（平成17年8月施行）に基づき、既存ストックを有効活用しつつ、短絡線等の整備により所要時間の短縮や乗換回数の削減。

20. 相互直通運転による遅延の拡大

- ・相互直通運転を実施していない路線に比べ、相直実施路線の方が遅延発生日数、平均遅延時分が大きい状況。

21. 都市鉄道の整備の状況（大阪圏）

- ・近畿地方交通審議会答申第8号（平成16年10月）における事業中路線を中心に整備が進められ、現在ではその約7割が営業中。

22. 都市鉄道の整備の状況（名古屋圏）

- ・運輸政策審議会答申第12号（平成4年1月）でA（2008年までに整備することが適当である路線）に位置づけられた路線を中心に整備が進められ、現在ではその約7割が営業中。

23. 都市鉄道の整備の状況（地方中枢都市）

- ・ブロック拠点都市においては、地下鉄の新線建設や延伸等により、大都市の日々の社会経済活動を支える鉄道ネットワークを強化することによって、環境に優しく、より安全で質の高い交通サービスを提供。

24. LRTの概要

- ・LRT（Light Rail Transit）とは、低床式車両（LRV）の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムをいう。

25. LRT導入の取組み

- ・富山市では、旧JR富山港線をLRT化。大幅なサービス向上により、日常の都市活動の活発化に寄与。岡山市等複数の都市において、今後の導入構想あり。

26. 整備新幹線の現状

- ・昭和48年11月に決定された「整備計画」により5路線を整備中。
- ・現在の新幹線線路延長は2387.8km。今後、北陸新幹線（長野～金沢）、北海道新幹線（新青森～新函館）が平成27年度末までに開業し2764.6kmとなる予定。
- ・新幹線鉄道規格新線の整備を行っている九州新幹線（武雄温泉～諫早）44.8kmについては、平成20年3月の認可から概ね10年程度で完成予定。

27. 在来幹線鉄道の高速化

- ・新幹線の整備や在来幹線鉄道の高速化により、各都道府県の県庁所在地のほぼ全てが新幹線又は高速化した在来幹線鉄道（表定速度80km/h以上）で到達可能。

28. リニア中央新幹線の建設

- ・リニア中央新幹線の建設により、東京－名古屋－大阪間の所要時間が大幅に短縮。

<海上交通の改善状況>

29. 海上交通をめぐる現状

- ・旅客船事業については、年間約1億人を運んでいるが、近年縮小傾向。
- ・中短距離フェリーは、近年輸送量が大幅に減少し、相次ぐ減便、航路撤退。
- ・離島航路は、離島の人口減少等により、輸送人員等が減少。

30. 離島航路における超高速船の就航状況

- ・離島航路においては、超高速船が就航し、利便性の向上が図られているところ。

31. 快適で利便性の高い旅客船ターミナルの整備

- ・観光圏の玄関口となる旅客船ターミナルの多くは、市街地から遠い、ターミナルビルが狭隘等、旅客の利便性・快適性に関する配慮が不十分等の課題を抱えており、快適で利便性の高いターミナルの整備を促進。

32. 安全・安心で効率的な海上交通の実現

- ・新たな情報技術を活用した航行管制・情報提供システムの充実強化により、

安全・安心で効率的な海上交通を実現。

＜航空交通の改善状況＞

33. 国内航空ネットワークの変化①

- ・国内航空の需要は、近年減少傾向。特に地方路線の減少幅が大きい状況。

34. 国内航空ネットワークの変化②

- ・地方航空路線の路線数も、ここ数年は、景気後退等の影響を受けて、減少傾向。

35. 空港の現状

- ・空港は全国で98カ所となり、配置的側面から整備は概成したものの、航空輸送需要への的確な対応や老朽化施設の更新や耐震対策等の航空機の安全運航に必要な施策の推進が求められているところ。

36. 首都圏空港(羽田・成田)の発着枠の増加について

- ・首都圏の都市間競争力を大幅に強化するため、羽田・成田の両空港について、抜本的な容量拡大を図る。
- ・羽田空港については、昨年10月の新滑走路供用開始を契機に、今後、発着枠を44.7万回まで段階的に増加させる予定。
- ・成田空港についても、発着枠の30万回への増加を図る予定。

37. 羽田空港の現状

- ・羽田空港は、国内航空交通の中心として全国49空港との間に1日約470往復のネットワークを形成。
- ・昨年10月に国際線ターミナルの供用を開始し、世界16都市、1日最大52往復のネットワークを形成。

38. 羽田空港の対応

- ・羽田空港の再拡張事業の実施により、国際線旅客数については、欧米等に新たな路線が開設するなど総旅客数が前年同期比で約2.2倍となる286万人に増加。
- ・国際線ネットワークについては、4都市・1日最大18便から16都市・1日最大52便に拡大。
- ・羽田での地方空港から国際線への乗継旅客の割合は、再拡張事業前と比べて約4倍に増加。

39. 羽田空港の再拡張事業と国際線地区の更なる拡充

4本目の滑走路（D滑走路）及び国際線地区の整備を実施：

- ・ 2010年10月21日 D滑走路・国際線旅客ターミナルビル等 供用開始
- ・ 2010年10月31日 32年ぶりに国際定期便が就航（昼間3万回・深夜早朝3万回の計6万回）

40. 成田空港の現状

- ・ 本来計画の実現には空港用地に残る未買収地（敷地内居住者2戸）の取得が必要だが、取得の見通しは立っていない状況。

41. 成田空港の対応

- ・ 成田空港についても、昨年3月28日に年間発着枠は20万回から22万回に増加。
- ・ さらに、空港容量を30万回まで拡大することについて地元の合意が得られた（昨年10月13日）ため、今後は段階的に容量拡大を図り、最短で、平成26年度中に30万回への拡大を目指す。

42. 航空交通管制の課題と対応

- ・ 航空交通の安全確保を最優先としつつ、交通量の増大や利用者ニーズの多様化に適切に対応するため、関東周辺空域の見直し等の空域再編、新システムの導入等により、管制処理能力の向上及び利便性の向上を図っているところ。

43. 首都圏空域の容量拡大

- ・ 今後の首都圏空港の容量拡大に対応するため、平成22年10月の羽田空港D滑走路供用開始に併せた羽田・成田の管制運用の見直しとともに、関東周辺空域の大幅な見直しを行い、航空機運航の一層の安全性向上を図りつつ、管制業務の更なる効率化を実施。

44. 将来の航空交通システムに関する長期ビジョン(CARATS) 概要

- ・ 航空交通量の増大や運航者、利用者のニーズの多様化に対応し、我が国の経済成長に寄与するとともに、世界共通の課題にも対応するため、将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）を策定し、その実現に向けた取り組みを行っている。

45. 新規航空会社の参入

- ・ 規制緩和後、新規航空会社が相次いで参入。

46. 新規参入の需要喚起効果

- ・ 新規参入路線では、旅客数が大幅に増加しており、また、他の路線に比べても高い伸び。

47. 運賃及びサービスの多様化

- ・様々な割引運賃が設定されるとともに、サービスの多様化も進展。

48. 我が国へのLCC(格安航空会社)の就航状況

- ・LCCは東アジア等でも急成長しており、我が国への就航も増加してきている。

49. 空港経営改革の推進:関西空港と伊丹空港の経営統合

- ・現状においては、大阪国際空港(伊丹空港)は国が直接管理し、関西国際空港(関西空港)は関空会社(国が2/3、地元自治体・民間が1/3出資)が管理している。
- ・平成23年5月に関西国際空港及び大阪国際空港の一体的かつ効率的な設置及び管理に関する法律が成立した。
- ・平成24年4月に両空港を運営する新関西国際空港株式会社(国が100%出資)を設立し、同年7月に経営統合する。
- ※伊丹の空港ビルについては、同法に基づき、ビル事業者と新関西国際空港株式会社との間で、両者の連携について定める協定を締結することとしている。
- ・経営統合後、両空港の長期の事業運営権の投資家等への売却(いわゆるコンセッション)を実施することにより、関空債務の一層円滑な返済が可能となる。

50. 空港経営改革の推進:国管理空港の経営改革

- ・国が管理する空港(27空港、伊丹を除く)の運営のあり方について、有識者により構成された「空港運営のあり方に関する検討会」の報告書が、平成23年7月に取りまとめられたところであり、今後は、同報告書の内容を踏まえて、コンセッション(民間への運営委託)を主たる手法として想定し、具体的な制度設計を行い、空港経営改革を推進していくこととしている。

＜乗り継ぎの円滑化その他交通結節機能の高度化の状況＞

51. 複数モードの乗り継ぎの利便性の向上①

- ・鉄道とバスの乗継ぎ利便性を高めるハード・ソフト両面からの取組が進展。

52. 複数モードの乗り継ぎの利便性の向上②(津久見市の事例)

- ・津久見市においては、離島航路と乗合タクシーの連携運行や、各モードの運行時刻が一覧できる時刻表を作成する等の取り組みを実施。

53. 複数モードの乗り継ぎの利便性の向上③(富山市の事例)

- ・富山ライトレール(前出)岩瀬浜駅においては、鉄道のホームの改良と駅前広場の整備を一体的に行うことにより、鉄道とバスの乗り継ぎ円滑化を実施。

54. 複数モードを乗り継ぐ交通結節点におけるバリアフリー化(羽田空港)

- ・羽田空港では、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、空港ビルと駅が一体となった先導的なバリアフリー化を実施。

55. 複数モードの連携による定時性の確保(用賀パーキングエリアの事例)

- ・高速バスから電車へ乗り継ぐ機会を提供することにより、都心の渋滞を回避し、定時性を確保。平成 22 年 5 月からの実証実験を経て、今年 10 月より本格運行を開始。
- ・実証実験期間中のアンケート調査では、約 8 割が利用機会が高まる可能性があるという回答。

56. IC カードの普及状況

- ・平成 13 年に JR 東日本の Suica が導入されて以降、全国で様々な IC カード乗車券が導入され、近年では地方中枢都市圏においても導入されるなど全国的に導入が進展。

57. IC カードの共通化・相互利用の状況

- ・IC カード乗車券の汎用性を高めることにより、利用者利便の向上を図るため、IC カード乗車券の共通化・相互利用の促進は重要。
- ・現在はエリア内や JR 5 社間において相互利用が可能であるが、平成 25 年春からは、JR 5 社と首都圏、名古屋圏、関西圏及び九州圏の主な私鉄がそれぞれ発行する合計 10 種類の IC カード乗車券の相互利用が開始される予定。

58. 複数モード間における IC カードの共通化(広島市・廿日市市の事例)

- ・広島市・廿日市市においては、電車・アストラムライン・バス・船舶・宮島ロープウェー共通の IC カードシステムを整備し、乗降時間や改札時間短縮による速達性や定時性の確保、乗継利便性の向上を目指しているところ。

59. 駅における交通結節機能の高度化の状況(自由通路・駅前広場の整備状況)

- ・駅における自由通路と駅前広場の整備のニーズは年々高まっており、2003 年から 2005 年では合わせて 290 箇所が整備されているところ。
- ・放置自転車は、昭和 56 年の約 99 万台をピークに平成 21 年に約 24 万台に減少。

60. 駅における交通結節機能の高度化①(岡山駅の事例)

- ・岡山駅においては、東西自由通路、駅前広場等の整備により、鉄道・バス・タクシー・自転車等の乗り継ぎ利便性を向上するとともに、市街地再開発事業地区等駅周辺の回遊性の向上、イベントに利用できる広場整備等中心市街地の賑わいを向上。

61. 駅における交通結節機能の高度化②(三宮駅の事例)

- ・三宮駅においては、都市鉄道等利便増進法に基づき、駅周辺のまちづくり事業と駅施設の改良を一体的に実施。

62. 高速道路の整備と新駅の設置による交通結節機能の創出

- ・長岡京市においては、高速道路の整備と整合をはかりつつ阪急京都線に新駅と駅前広場を設置し、新たな交通結節点の創出に向けた取り組みを実施。

63. 空港・港湾アクセスの状況(道路)

- ・拠点的な空港・港湾への道路アクセス率は、欧米と比較して低水準。

64. 空港アクセスの改善(鉄道)

- ・主要な空港の多くは空港連絡鉄道が整備されており、空港別乗降客数上位 15 空港中 10 空港については、鉄道によるアクセスが可能。

65. 空港アクセスの改善(首都圏の例)

- ・首都圏においては、空港アクセスの改善が進んできている。

66. 【参考】交通事業者の概況(人流関係)