

4 総合的な交通体系

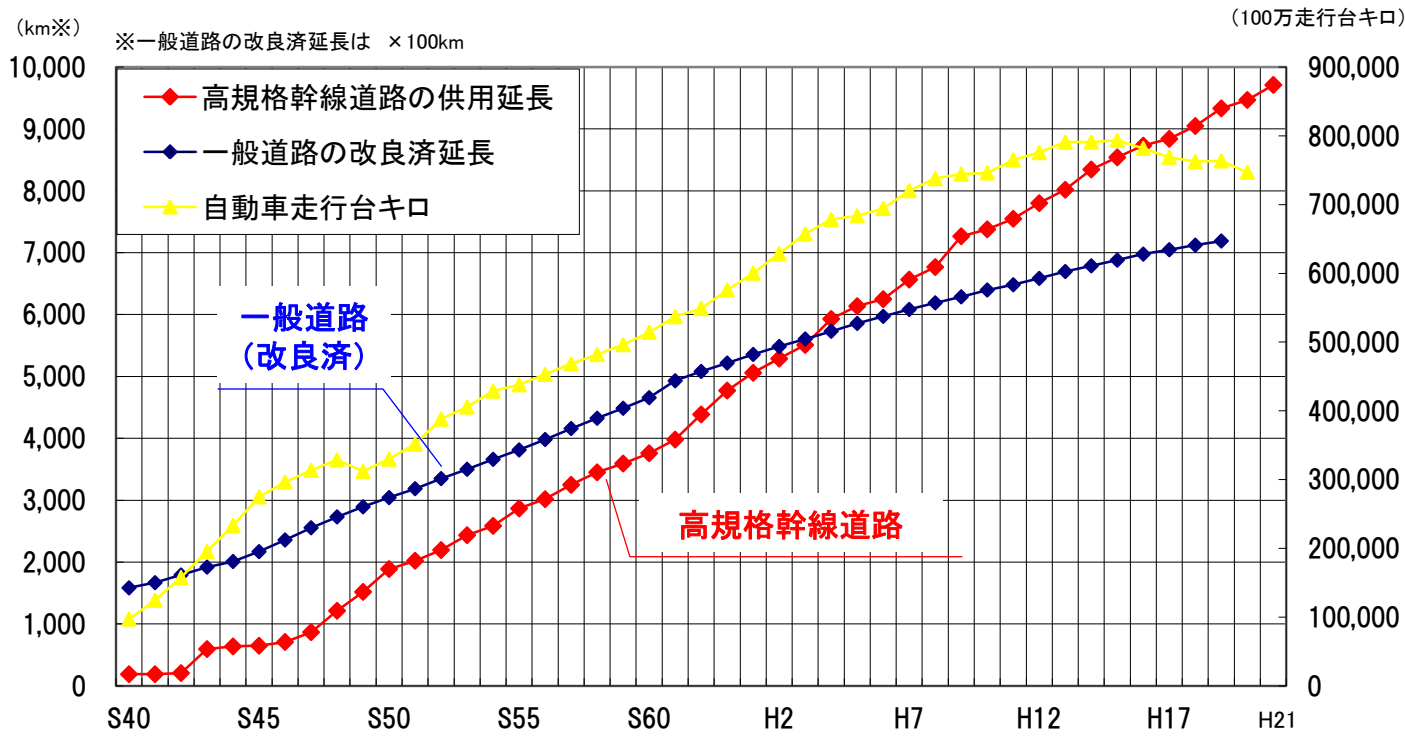
4-1 幹線交通の状況

日本の道路整備の展開

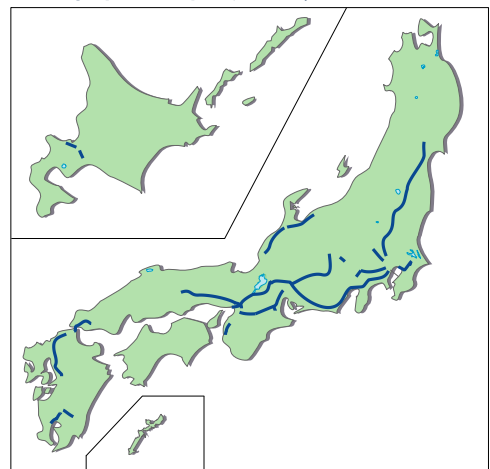
- 急激なモータリゼーションの進展にあわせ、高速道路整備、一般道路の舗装・改良等を実施
- 高速道路の整備率は約7割

平成23年4月1日現在

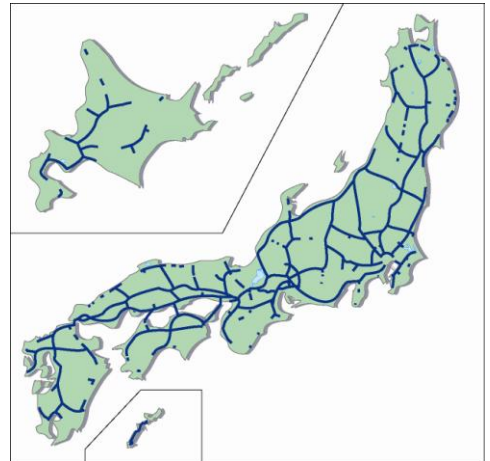
	全体	供用 (進捗率)
高規格幹線道路	約14,000キロ	9,855キロ (70%)



高規格幹線道路ネットワークの拡充
昭和52年4月(2,022km)



平成23年4月(9,855km)



出典: 道路統計年報, 陸運統計要覧(各年版), 自動車輸送統計年報(平成20年度分), 国土交通省資料

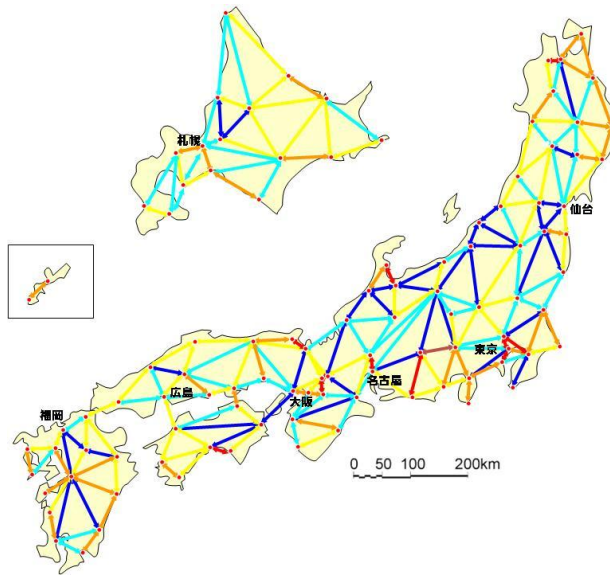
道路による都市間連絡サービス水準

- 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。

都市間連絡速度：都市間の最短道路距離を最短所要時間で除したもの
 ＜都市間の移動しやすさを表現＞

- 最短道路距離は、都市間を結ぶ一番短いルート of 距離
- 最短所要時間は、都市間を最速で結ぶルートの所要時間

＜日本の都市間連絡速度（プローブ実勢速度ベース）＞



凡例＜都市間表定速度＞

- 70km/h以上
- 60～70km/h
- 50～60km/h
- 40～50km/h
- 40km/h未満

所要時間

：所要時間経路探索システム(Google Maps)による
 ただし、日本・韓国は、民間プローブデータ等の実勢速度
 による所要時間
 ※日本の所要時間経路探索システム(Google Maps)に
 による平均連絡速度：51km/h

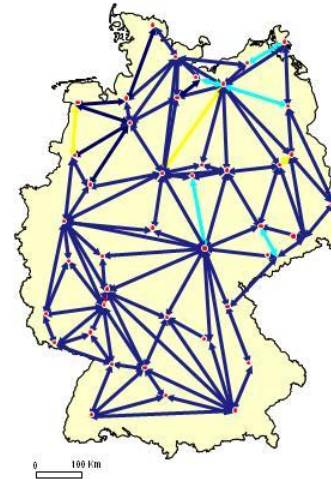
対象都市：拠点都市※及び一定の距離離れた人口5万人
 以上の都市及び主要港湾を国毎に設定

※ 日本：都道府県庁所在地(北海道：旧支庁)、ドイツ：州都、
 仏：地方圏庁所在地、イギリス：地域開発庁(RDA)、
 中国：省都、直轄市、韓国：特別市、広域市、道庁所在地

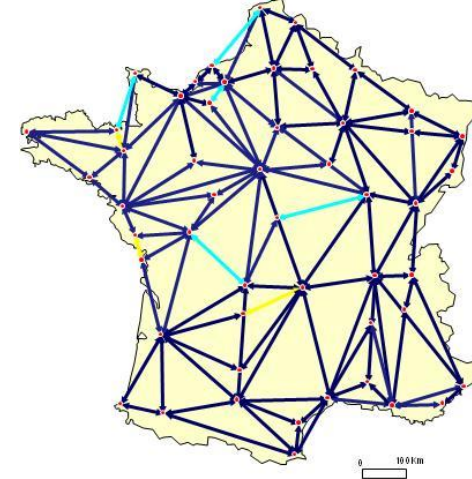
＜都市間連絡速度の国際比較（同程度の規模の都市間平均を比較）＞

	日本	ドイツ	フランス	イギリス	中国	韓国
平均 連絡速度	59 km/h	90 km/h	88 km/h	72 km/h	73 km/h	60 km/h

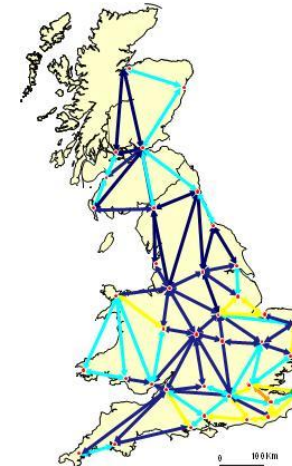
ドイツ 90キロ



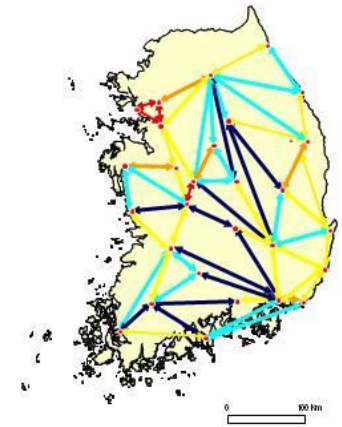
フランス 88キロ



イギリス 72キロ



韓国 60キロ

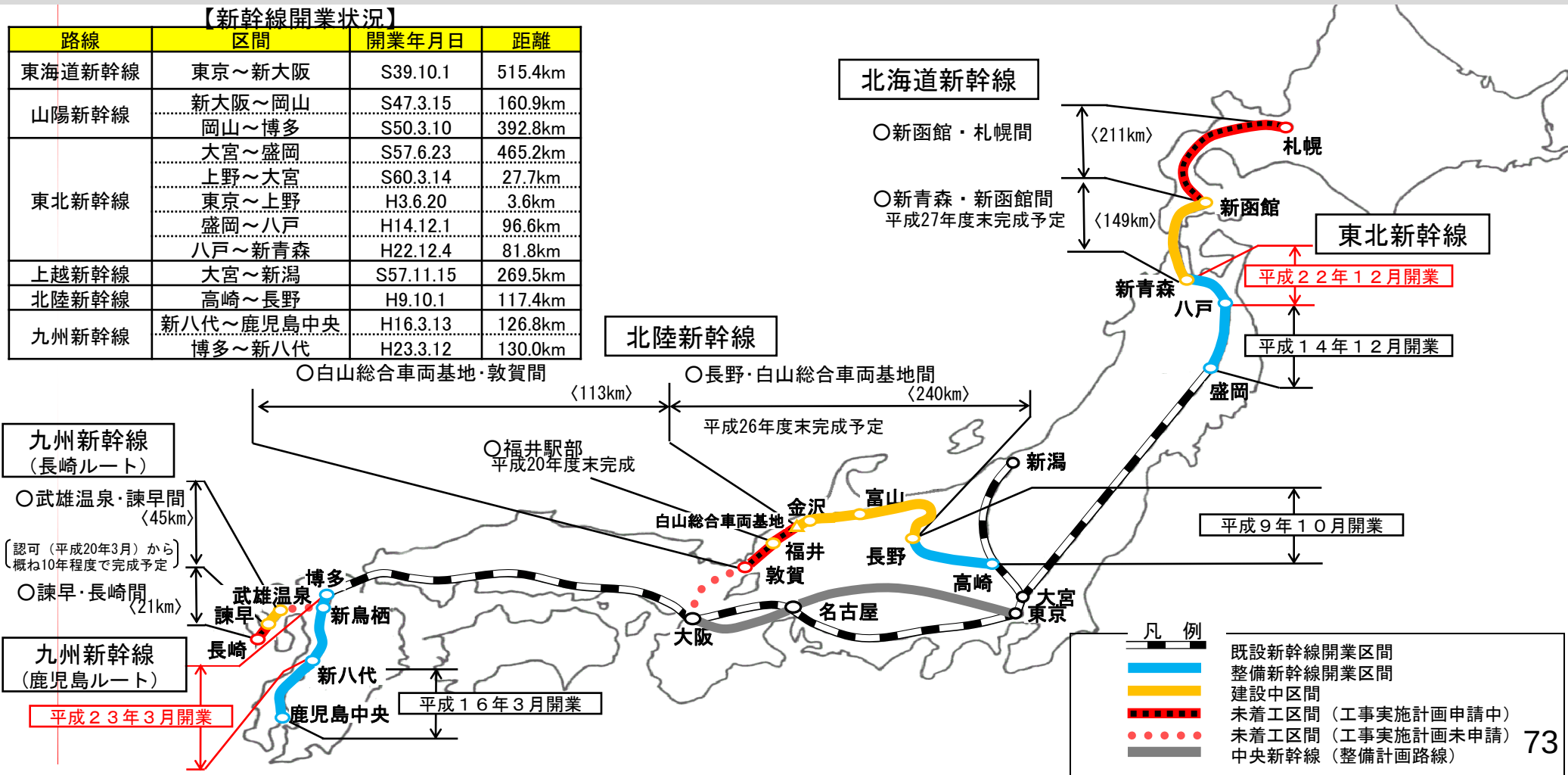


整備新幹線の現状

- 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。

【新幹線開業状況】

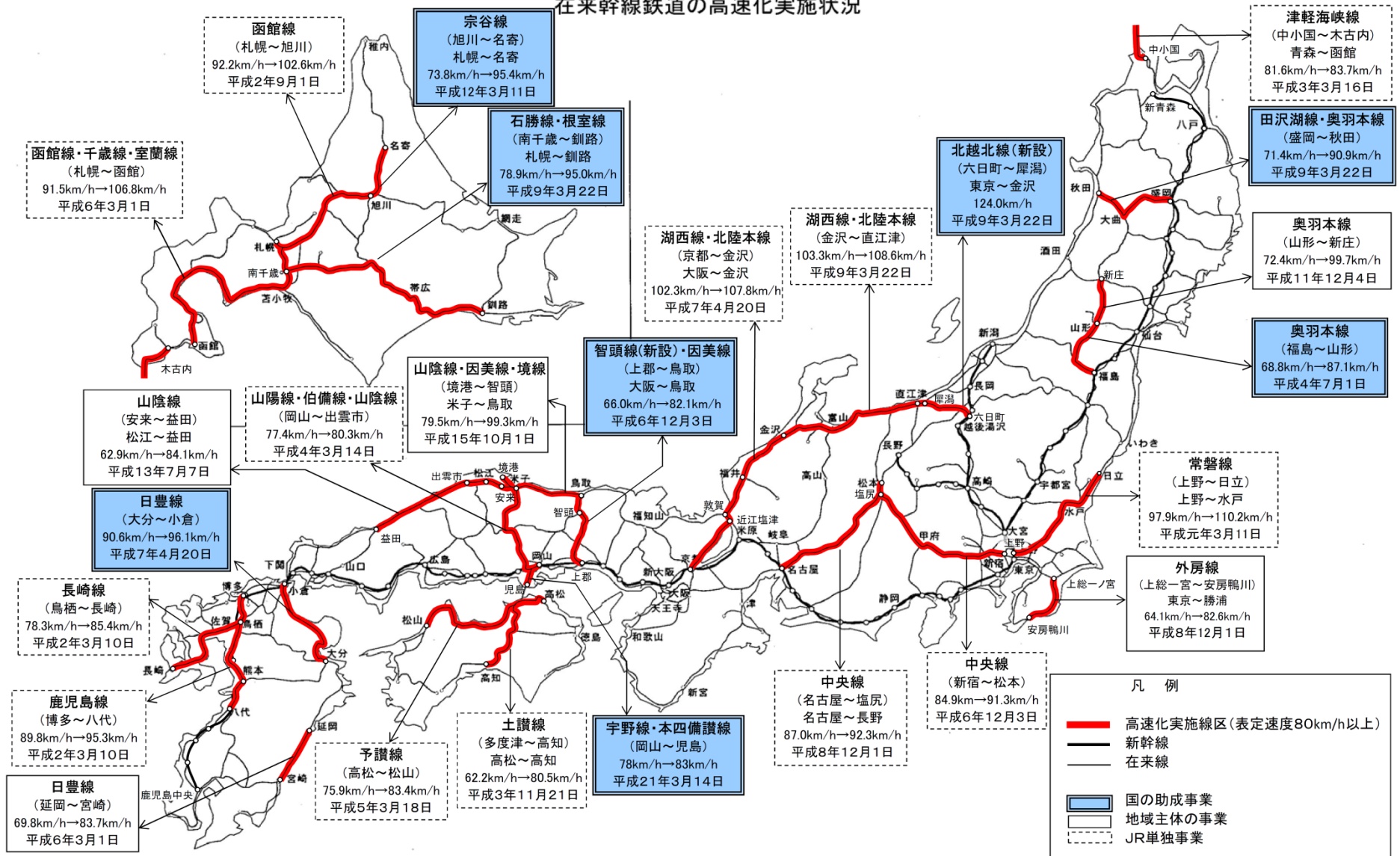
路線	区間	開業年月日	距離
東海道新幹線	東京～新大阪	S39.10.1	515.4km
山陽新幹線	新大阪～岡山	S47.3.15	160.9km
	岡山～博多	S50.3.10	392.8km
東北新幹線	大宮～盛岡	S57.6.23	465.2km
	上野～大宮	S60.3.14	27.7km
	東京～上野	H3.6.20	3.6km
	盛岡～八戸	H14.12.1	96.6km
	八戸～新青森	H22.12.4	81.8km
上越新幹線	大宮～新潟	S57.11.15	269.5km
北陸新幹線	高崎～長野	H9.10.1	117.4km
九州新幹線	新八代～鹿児島中央	H16.3.13	126.8km
	博多～新八代	H23.3.12	130.0km



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。

在来幹線鉄道の高速化実施状況



リニア中央新幹線の建設

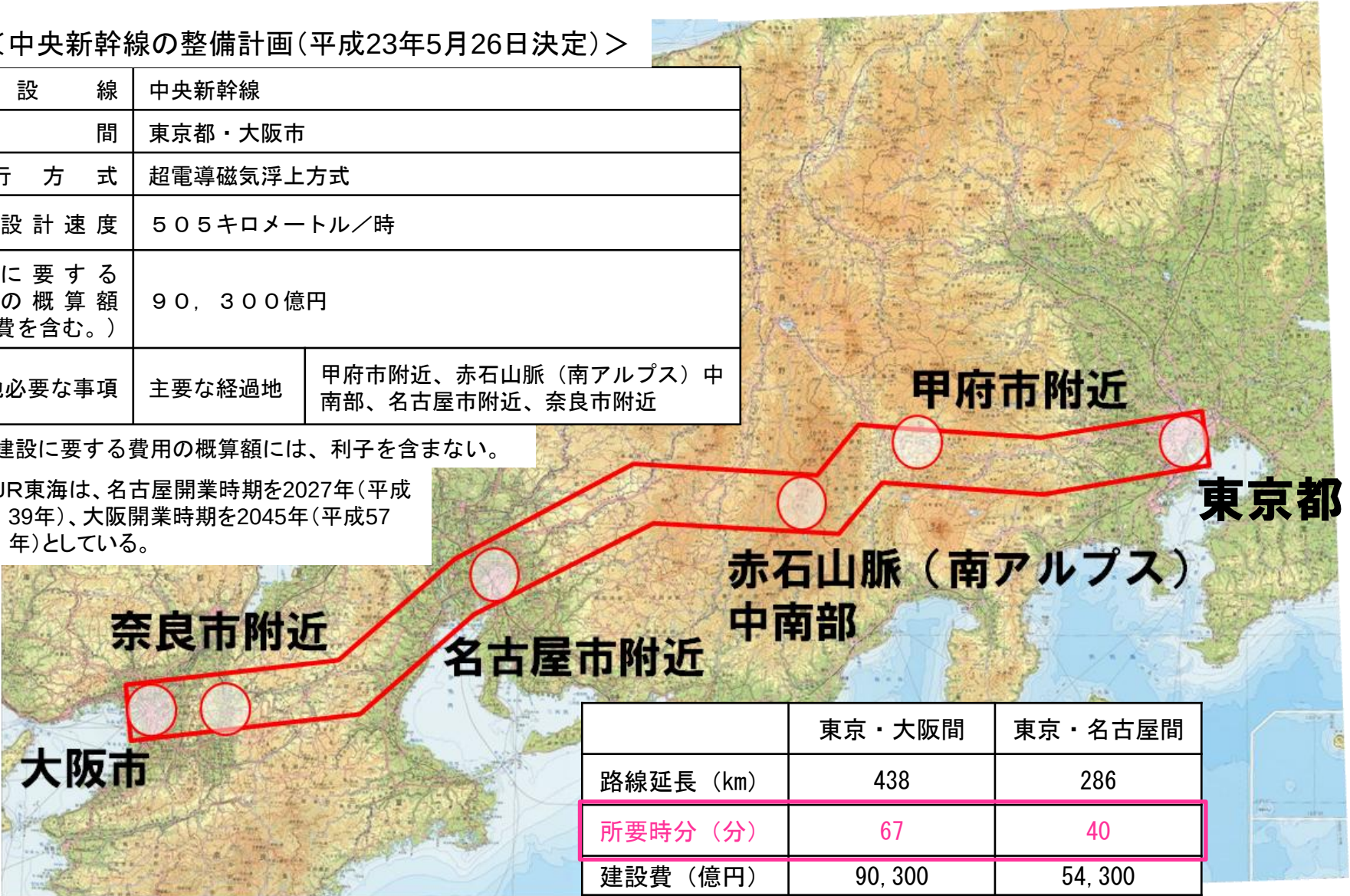
■ リニア中央新幹線の建設により、東京－名古屋－大阪間の所要時間が大幅に短縮。

<中央新幹線の整備計画(平成23年5月26日決定)>

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル／時	
建設に要する費用の概算額(車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事項	主要な経過地	甲府市附近、赤石山脈(南アルプス)中南部、名古屋市附近、奈良市附近

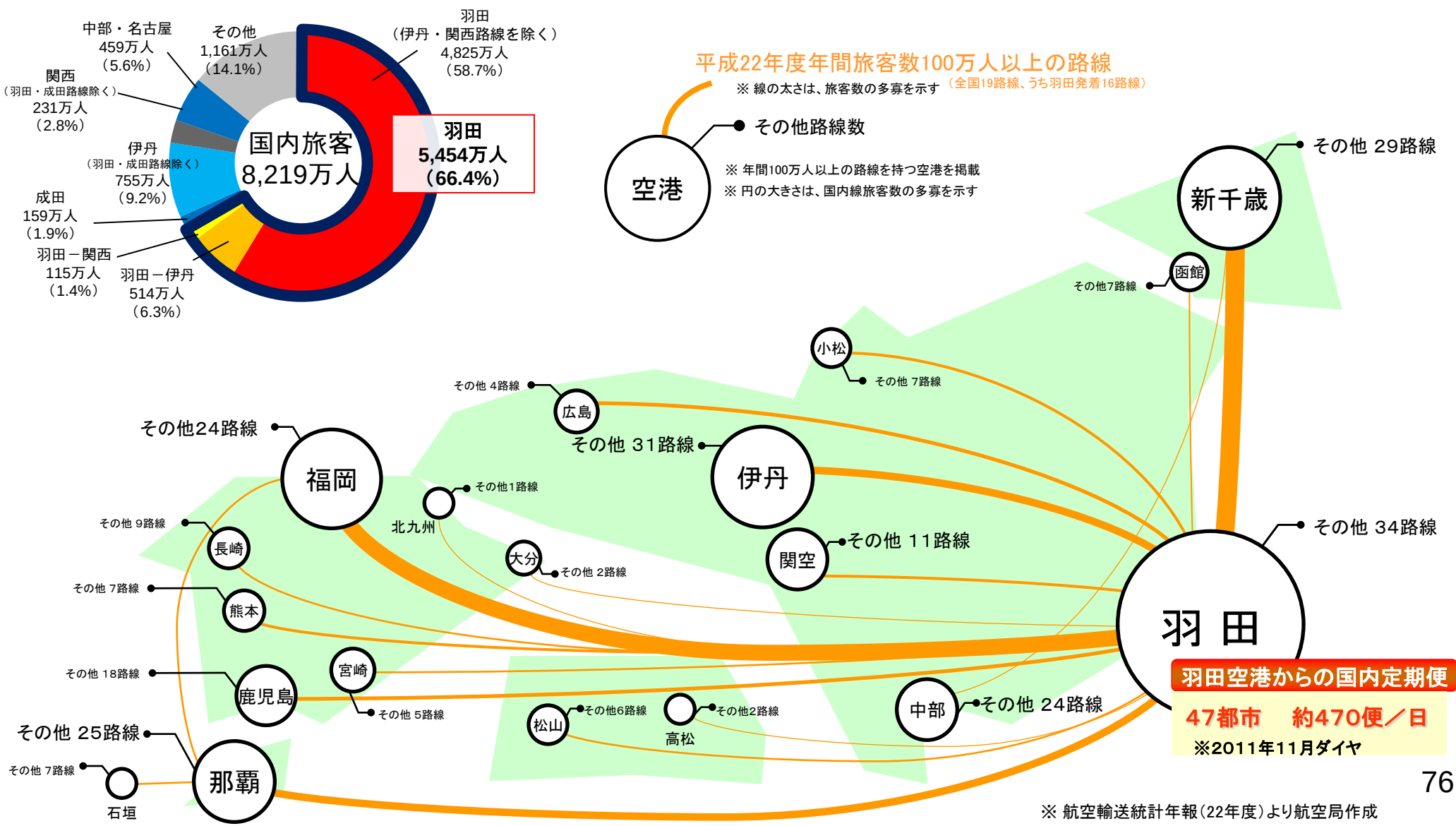
(注) 建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

参考:JR東海は、名古屋開業時期を2027年(平成39年)、大阪開業時期を2045年(平成57年)としている。



国内幹線航空の状況

- 国内の航空路線は、羽田空港を中心としたネットワークが形成されている。



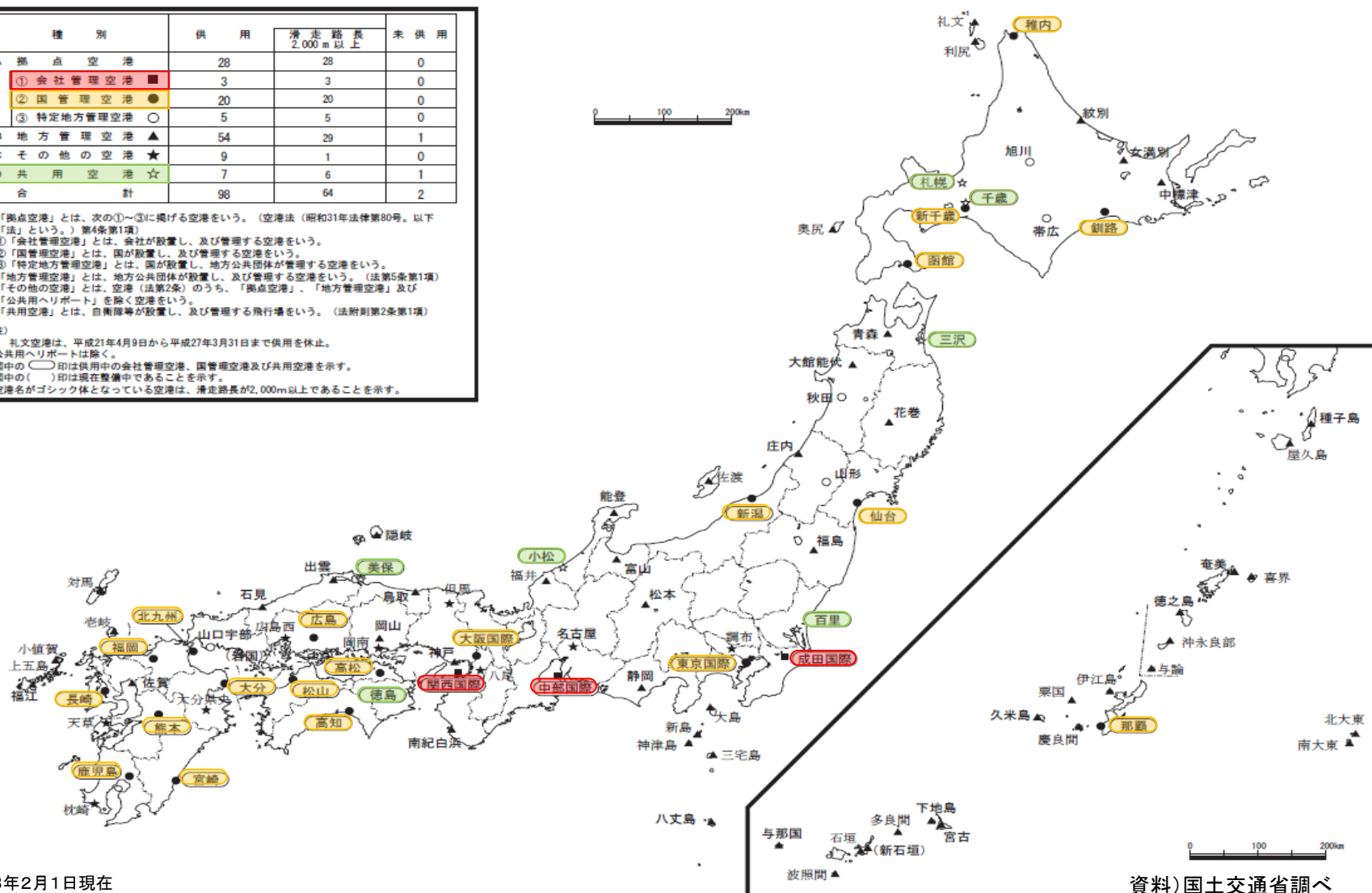
空港の現状

■ 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。

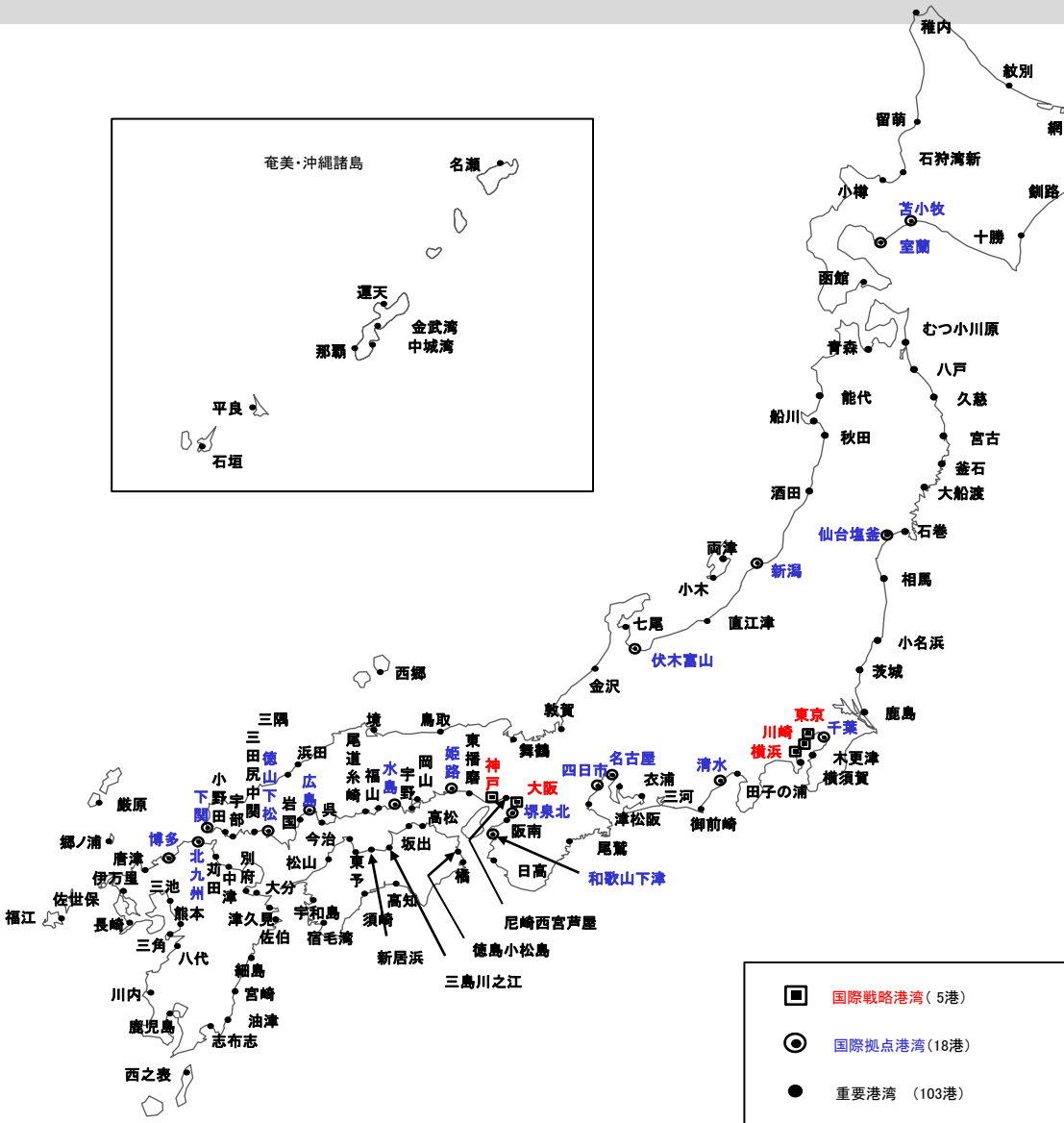
種 別	供 用	滑 走 路 長 2,000 m 以上	未 供 用
A 拠 点 空 港	28	28	0
① 会 社 管 理 空 港 国	3	3	0
② 国 管 理 空 港 国	20	20	0
③ 特定地方管理空港 国	5	5	0
B 地 方 管 理 空 港 国	54	29	1
C そ の 他 の 空 港 国	9	1	0
D 共 用 空 港 国	7	6	1
合 計	98	64	2

A 「拠点空港」とは、次の①～③に掲げる空港をいう。（空港法（昭和31年法律第80号。以下「法」という。）第4条第1項）
 ①「会社管理空港」とは、会社が設置し、及び管理する空港をいう。
 ②「国管理空港」とは、国が設置し、及び管理する空港をいう。
 ③「特定地方管理空港」とは、国が設置し、地方公共団体が管理する空港をいう。
 B 「地方管理空港」とは、地方公共団体が設置し、及び管理する空港をいう。（法第5条第1項）
 C 「その他の空港」とは、空港（法第2条）のうち、「拠点空港」、「地方管理空港」及び「公共用ヘリポート」を除く空港をいう。
 D 「共用空港」とは、自衛隊等が設置し、及び管理する飛行場をいう。（法附則第2条第1項）

（注）
 ・1 札文空港は、平成21年4月9日から平成27年3月31日まで供用を休止。
 ・公共用ヘリポートは除く。
 ・表中の（○）印は供用中の会社管理空港、国管理空港及び共用空港を示す。
 ・表中の（△）印は現在整備中であることを示す。
 ・空港名がゴシック体となっている空港は、滑走路長が2,000m以上であることを示す。



- 全国には約1000の港湾があり、その種類については本年、より一層の国際競争力の強化を図るため、国際戦略港湾を追加する等の見直しを実施。



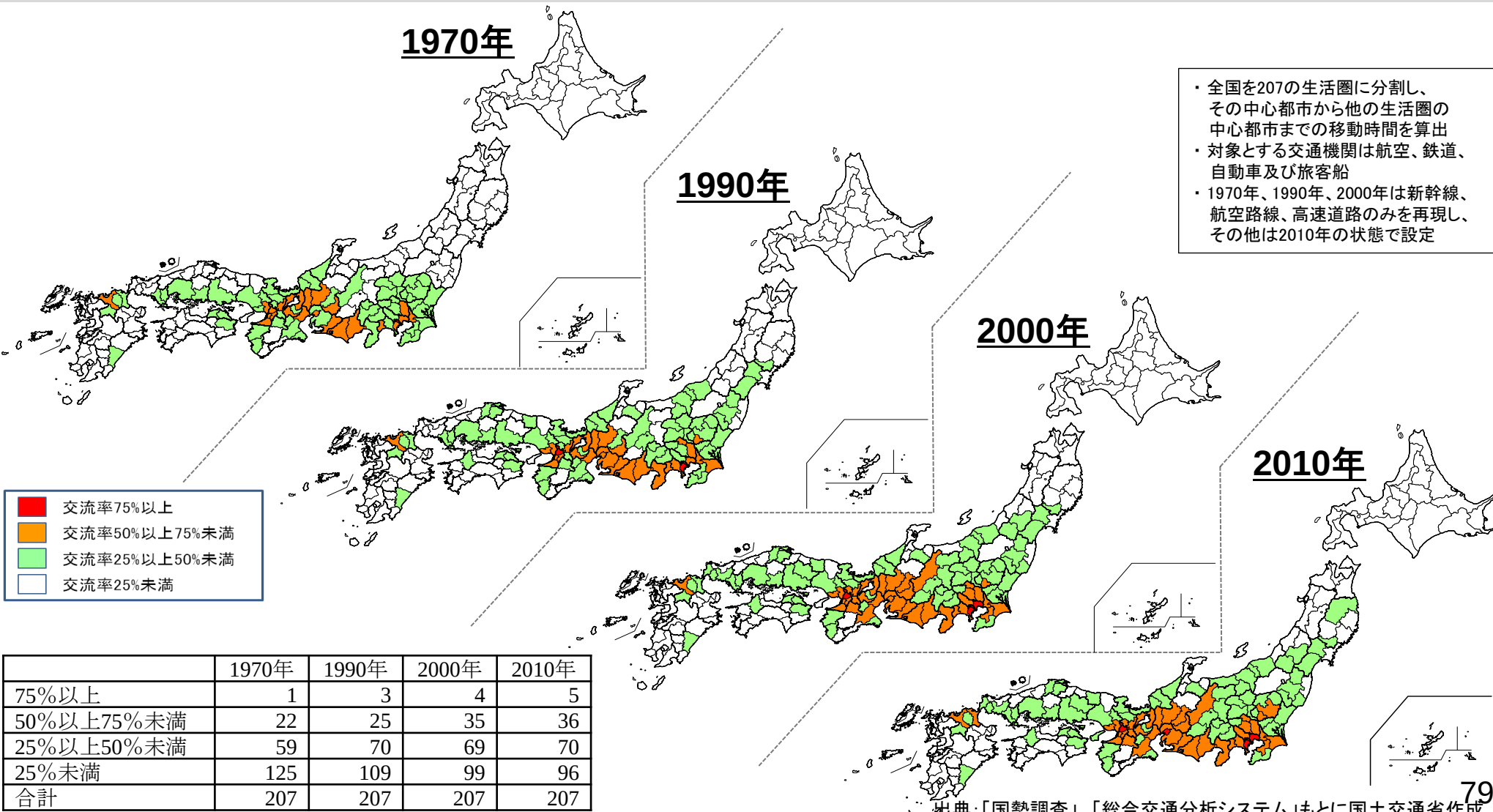
- ① **国際戦略港湾**（港湾法第2条第2項）
長距離の国際海上コンテナ運送に係る国際海上貨物輸送網の拠点となり、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する機能が強い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾（＝国際コンテナ戦略港湾）
- ② **国際拠点港湾**（港湾法第2条第2項）
国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾
- ③ **重要港湾**（港湾法第2条第2項）
海上輸送網の拠点となる港湾その他の国の利害に重大な関係に有する港湾
- ④ **地方港湾**（港湾法第2条第2項）
- ⑤ **避難港**（港湾法第2条第9項）
- ⑥ **港湾区域の定めのない港湾**
（港湾法第56条第1項）

港湾法第2条第1項に基づき港務局又は地方公共団体（普通地方公共団体、一部事務組合、広域連合）が港湾管理者となる。

区 分	総数	港 湾 管 理 者					都道府県 知 事
		都道府県	市町村	港務局	一部 事務組合	計	
国際戦略港湾	5	1	4	0	0	5	—
国際拠点港湾	18	11	4	0	3	18	—
重 要 港 湾	103	83	16	1	3	103	—
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
地 方 港 湾	810	507	303	0	0	810	—
(うち避難港)	(35)	(29)	(6)	(0)	(0)	(35)	—
計	936	602	327	1	6	936	—
5 6 条 港 湾	61	—	—	—	—	—	61
合 計	997	602	327	1	6	936	61

総合的な移動時間の短縮

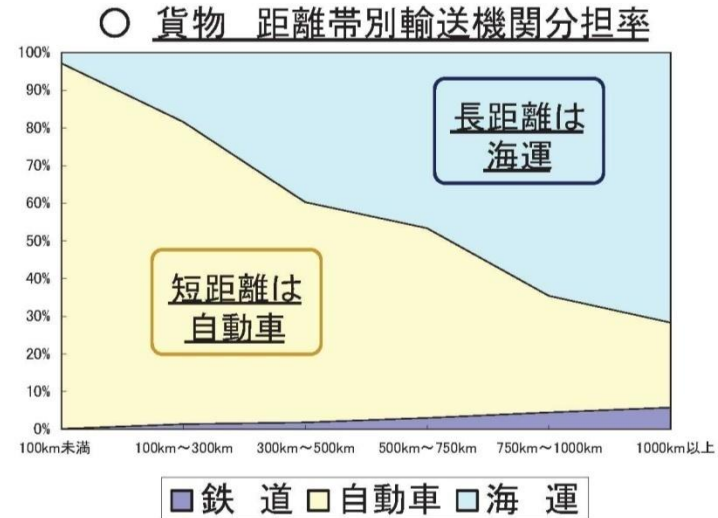
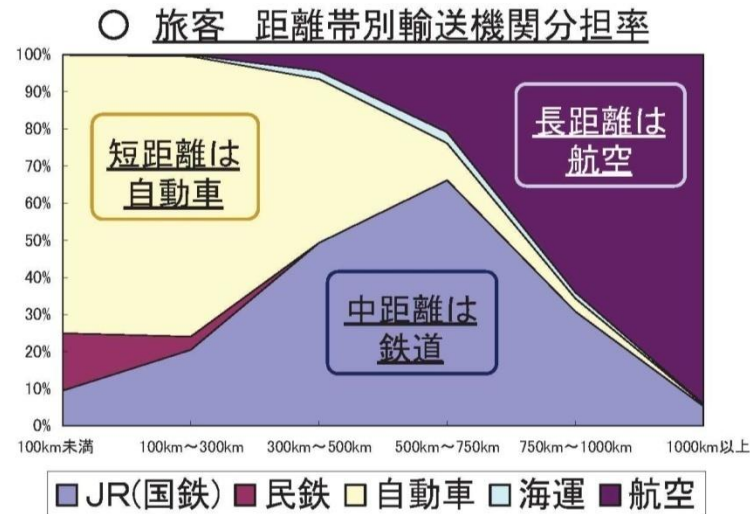
■ 各地域の中心から4時間で到達可能な人口が全人口に占める割合（「交流率」）は、新幹線開業等に伴う移動時間が短縮により、着実に交流率が上昇してきたが、近年は伸びが鈍化。



4-2 交通機関間の分担

交通機関分担の状況

- 輸送機関の分担は、それぞれの特性や利用者の選好によりなされている。



出典：国土交通省「貨物・旅客地域流動調査 分析資料」

出典：平成23年9月21日第10回 高速道路のあり方検討有識者委員会

多様なサービスの提供例（東京-大阪間）

- 速達性が特色の飛行機、定時性やアクセスの利便性に優れる新幹線、廉価かつ近年快適性の向上が著しい高速バス等が、それぞれの長所を生かし、異なるニーズに対応したサービスを提供



飛行機



新幹線



高速バス



	飛行機	新幹線	高速バス
所要時間	約2時間40分	約3時間	約8時間30分
料 金	約23,600円	約14,000円	約8,600円
シェア(H17)	27%	69%	2%

・時間、料金は東京駅-大阪駅間で、片道・通常期の標準的なもの。

・シェアは全国幹線旅客純流動調査(H17)により、出発地が東京都、目的地が大阪府の旅客が対象。高速バスにツアーバスは含まない。

出典：国土交通省作成

幹線旅客流動の実態

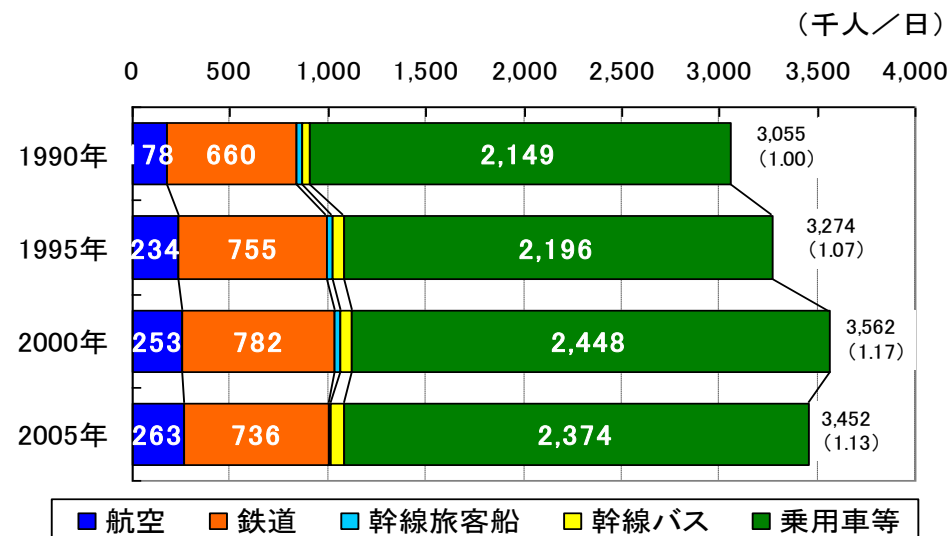
- 2005年秋季平日1日の代表交通機関別旅客流動量は乗用車が約7割、鉄道が約2割、航空が1割弱のシェアを占めている。
- 代表交通機関の分担率は、距離帯やインフラの整備状況により異なる傾向。

旅客流動量と利用交通機関の推移

- 2005年度1年間の幹線旅客流動量は16.2億人で、国民1人あたりに換算すると12.7回/年に相当
※ 1往復を2回とカウント

- 2000年から2005年にかけて、航空の流動量は4%増加、鉄道、乗用車等はそれぞれ約7%、約4%減少

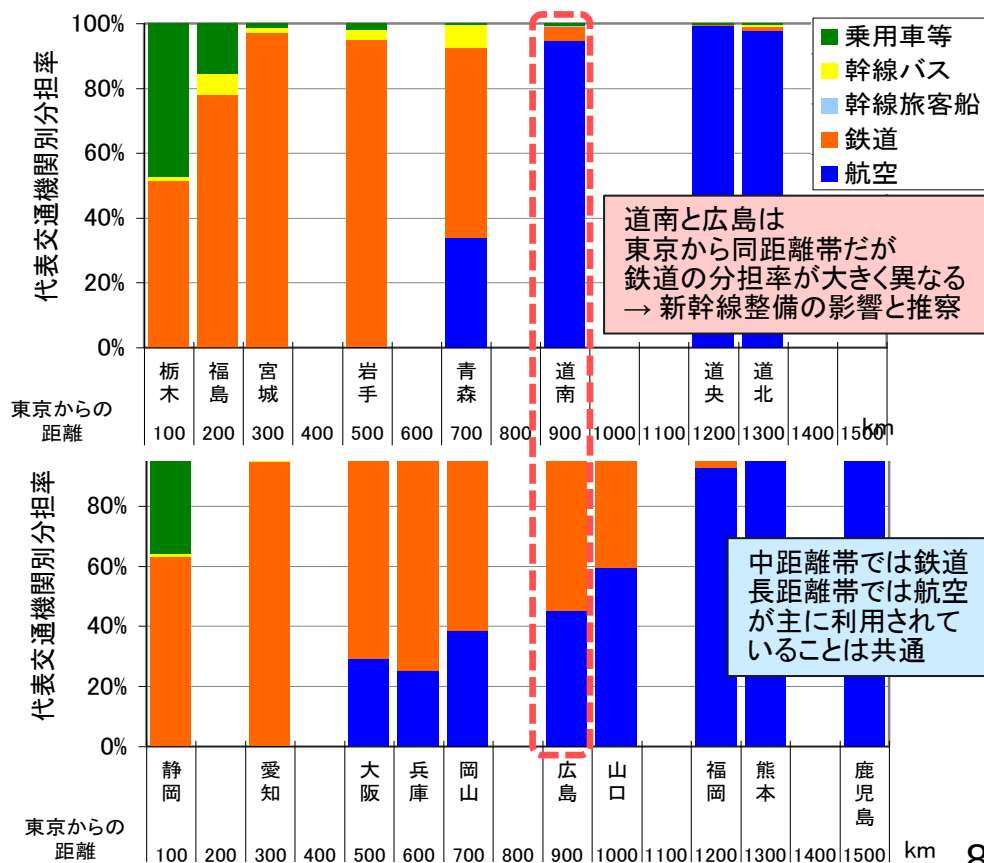
代表交通機関別幹線旅客流動量（平日）



出典：全国幹線旅客純流動調査

首都圏と各都道県の幹線交通機関分担率

- 首都圏から東海道・山陽新幹線沿線と東北新幹線沿線・北海道の流動を比較すると、一般的傾向とインフラの整備状況による違いがわかる

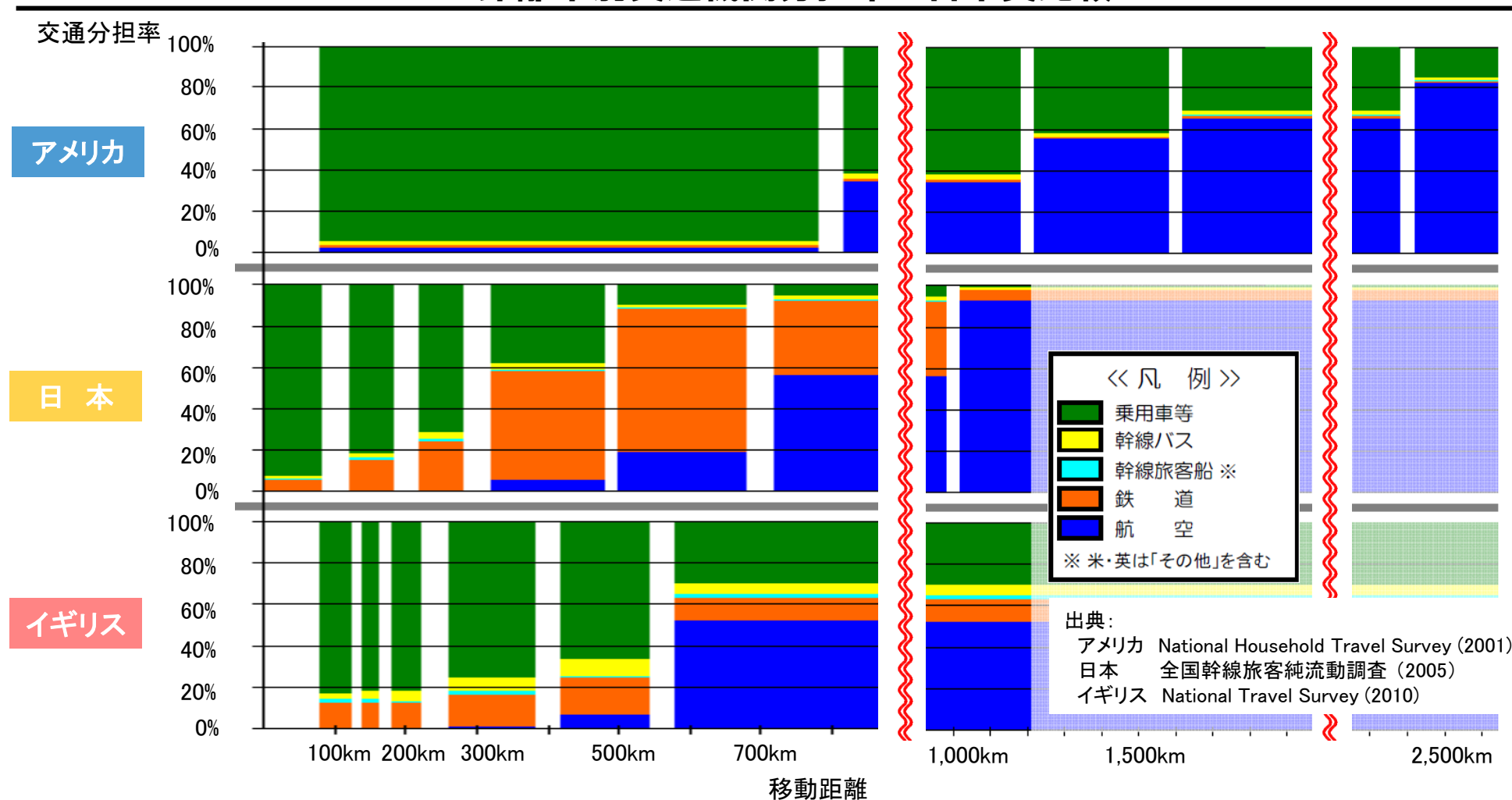


出典：全国幹線旅客純流動調査（2005年）

距離帯別交通機関分担率 国際比較

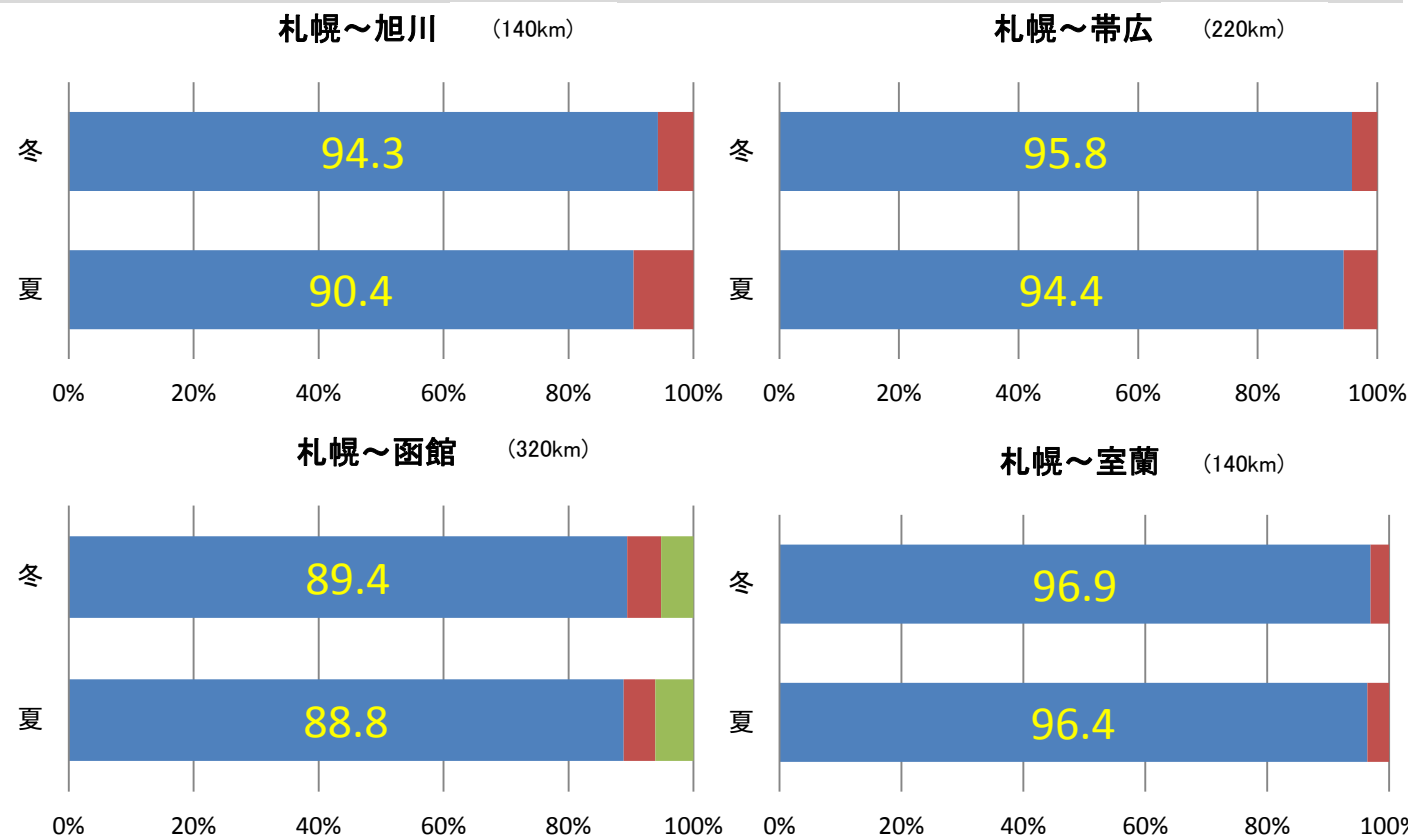
- 幹線旅客について、各国の国土構造、インフラの整備状況等により、距離帯別交通機関分担率が異なる傾向。
- 英国と比較しても、日本は鉄道利用の割合が高く、特に長距離帯においてその傾向が顕著である。

距離帯別交通機関分担率の日米英比較



季節で異なる交通機関分担

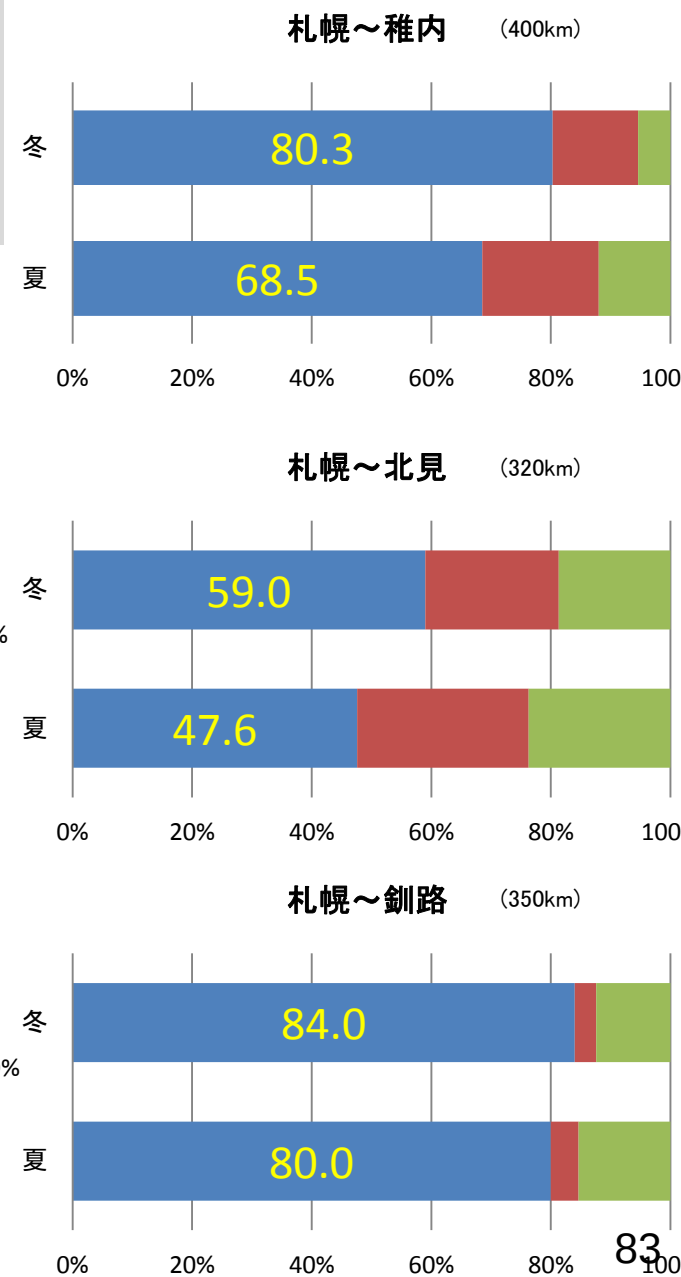
- 積雪寒冷地では、夏と冬で交通機関分担が異なる場合がある。
- 北海道においては、冬は鉄道利用のシェアが高まるという明確な特徴がある。



北海道における夏期と冬期の交通機関分担の違い

■ 鉄道 ■ 高速バス ■ 航空

夏期: 7月、8月。冬期: 1月、2月。都市間の距離は鉄道利用の場合の距離を記載。
各社報告資料(平成22年度の数値)をもとに国土交通省公共交通政策部作成

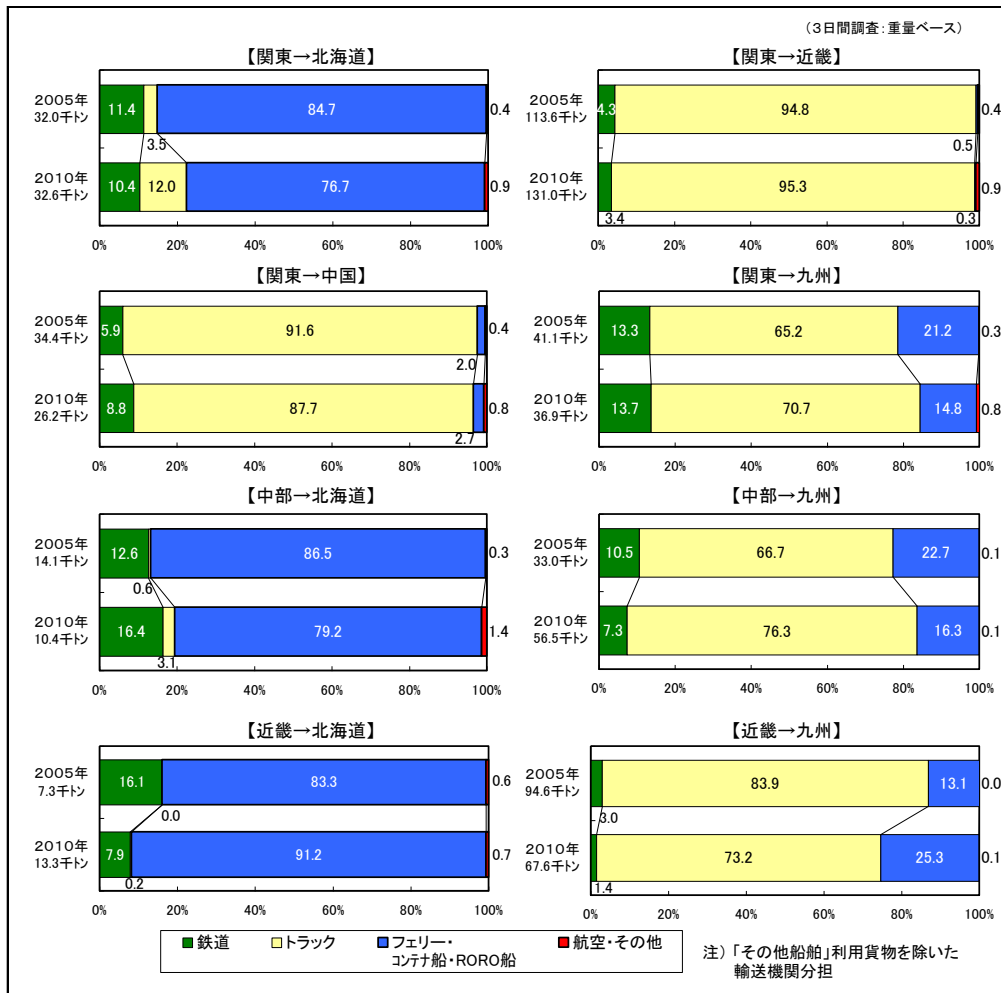


物流における交通機関別分担

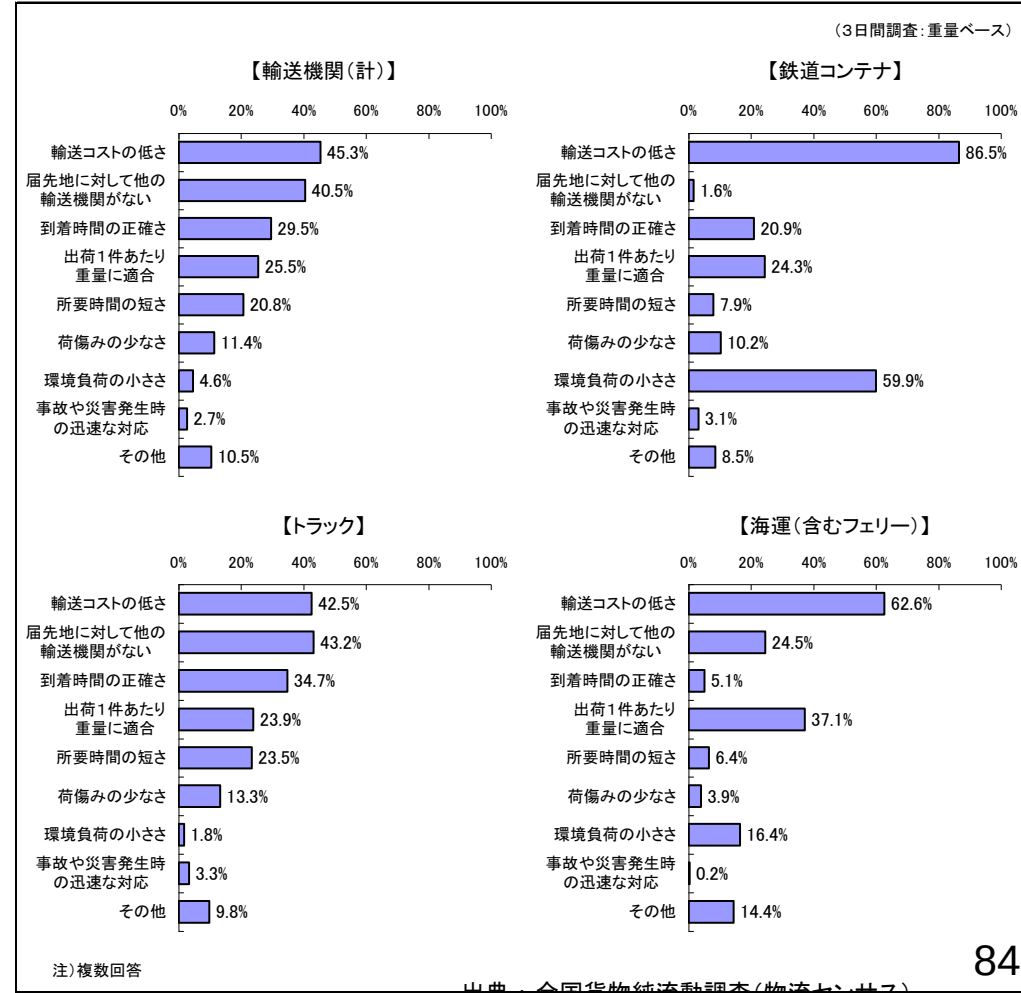
- 交通機関の選択理由は「輸送コストの低さ」、「届先地に対して他の輸送機関がない」の順。
- トラックでは「届先地に対して他の輸送手段がない」が最も多い。
- 鉄道コンテナでは「環境負荷の小ささ」、海運では「出荷1件あたり重量に適合」が上位。

主な長距離流動区間における機関別分担

(機関選択が固定的な「フェリー・コンテナ・RORO船以外の船舶」を除いた分担)



輸送機関の選択理由



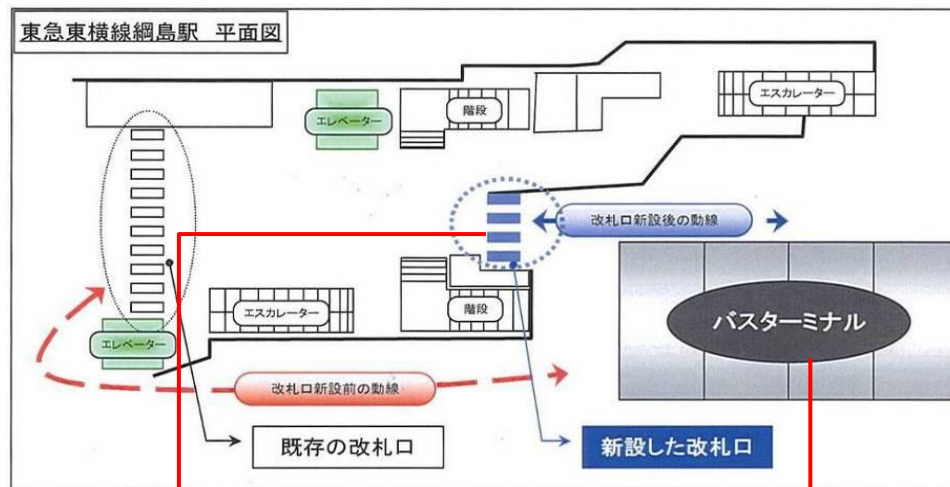
4－3 複数の交通機関の連携

複数モードの乗り継ぎの利便性の向上の例

■ 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。

鉄道施設の改良によりバスへの乗継ぎ利便を向上 ＜東急東横線 綱島駅＞

- ・平成15年度にバリアフリー工事にあわせて、バスターミナル側に改札口を設置
- ・鉄道とバスとの近接性が向上し、乗継ぎがスムーズに



鉄道到着に合わせたバスの発車時刻の調整 ＜京成電鉄 志津駅＞

- ・19時から最終までの時間、志津駅に電車が到着すると青く点灯、発車すると赤く点灯する信号を設置
- ・運転手は、この信号をもとにバスの発車時刻を調整



列車の到着、発車情報を示す信号機

出典：都市鉄道整備等基礎調査『鉄道駅における他交通モードとの連携方策に関する調査 事例集』（平成19年3月 財団法人運輸政策研究機構）

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）

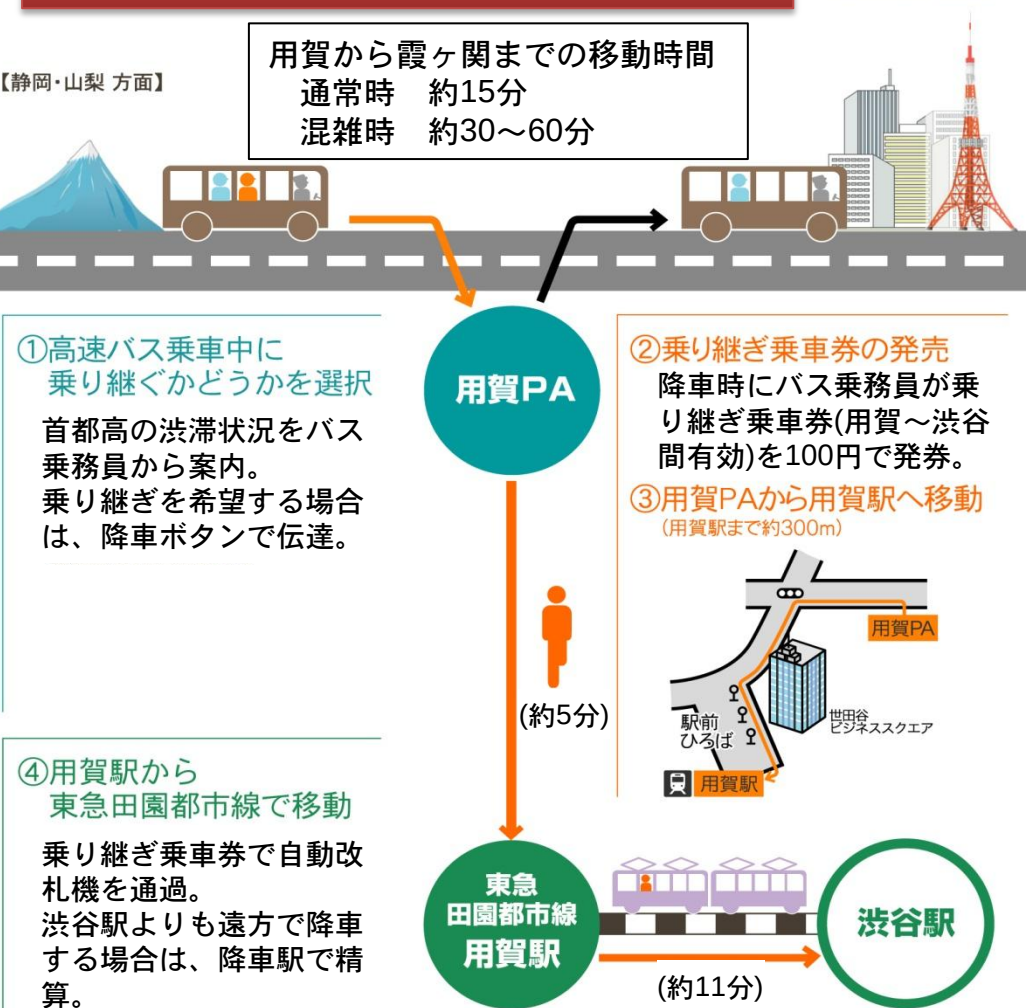
- 高速バスから電車へ乗り継ぐ機会を提供することにより、都心の渋滞を回避し、定時性を確保。平成22年5月からの実証実験を経て、今年10月より本格運行を開始。
- 実証実験期間中のアンケート調査では、約8割が利用機会が高まる可能性があるとは回答。

高速バスから電車への乗り継ぎの流れ

【東京・新宿 方面】

【静岡・山梨 方面】

用賀から霞ヶ関までの移動時間
通常時 約15分
混雑時 約30～60分



(首都高速道路(株)作成パンフレットより作成)

本格運行までの経緯

「用賀パーキングエリアを活用した高速バス&レールライド検討委員会（事務局：首都高速道路株式会社、関東運輸局）※」を設置

平成22年5月21日 実証実験開始

～実証実験中、約16,000人の乗り継ぎ利用～

(アンケート調査の実施、本格運行へ向けた分析・検討)

平成23年10月13日 本格運行開始

※用賀パーキングエリアを活用した高速バス&レールライド検討委員会（構成員）

国土交通省関東運輸局、国土交通省関東地方整備局、東京都、世田谷区、神奈川県、東京急行電鉄（株）、東京バス協会、京王電鉄バス(株)、小田急箱根高速バス(株)、富士急行(株)、ジェイアールバス関東(株)、首都高速道路（株）

実証実験期間中のアンケート調査

■ 渋滞を避けたい ■ 早く着くから ■ 目的地へ行きやすい ■ その他

乗り継ぎ希望理由 70.3% 16.2% 8.1% 5.5%

■ 高まる ■ たぶん高まる ■ 変わらない 78.8%

施策による
高速バスの利用機会 41.4% 37.4% 21.2%

関東運輸局公表資料より作成

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。

経緯

京都第二外環状道路 (15.7km)
【大枝IC(仮称)～久御山IC間】

長岡京新駅

1989年度 都市計画決定 (8月)

2003年度 大山崎JCT・IC～久御山IC間開通

2004年度～2005年度
「長岡京市南部地域等における公共交通活性化協議会」開催

2006年度 関係5事業者(国交省京都国道事務所、西日本高速道路(株)、京都府、長岡京市、阪急電鉄)間で新駅計画と都市基盤施設整備計画の協議調整

2008年度 大枝IC(仮称)
～大山崎IC間工事着手

2010年度 事業基本計画変更認可(6月)、
鉄道施設変更認可、工事着手(3月)

2012年度 全線開通予定

新駅開業予定、駅前広場整備予定

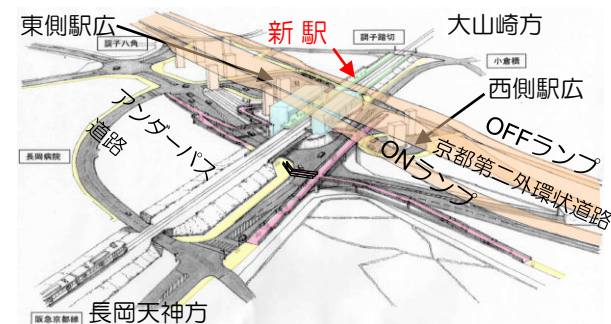
新駅設置による効果

- ①広域交通 (京都第二外環状道路 (京都縦貫自動車道) と交差)
 - ・京都縦貫自動車道との接続→宮津、舞鶴～亀岡方面へのアクセス性向上
 - ・高速バスの乗り入れ
- ②地域交通
 - ・路線バスネットワークの再編→利便性向上、長岡天神駅付近混雑緩和
 - ・桂川対岸へのバス交通確保→京都市(京阪淀)、八幡市、宇治市方面観光地へのアクセス性向上
 - ・P&R駐車場→京都市街地、観光地への自動車交通抑制

新駅と高速道路の結節 概念図



新駅周辺 施設配置イメージ図



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。

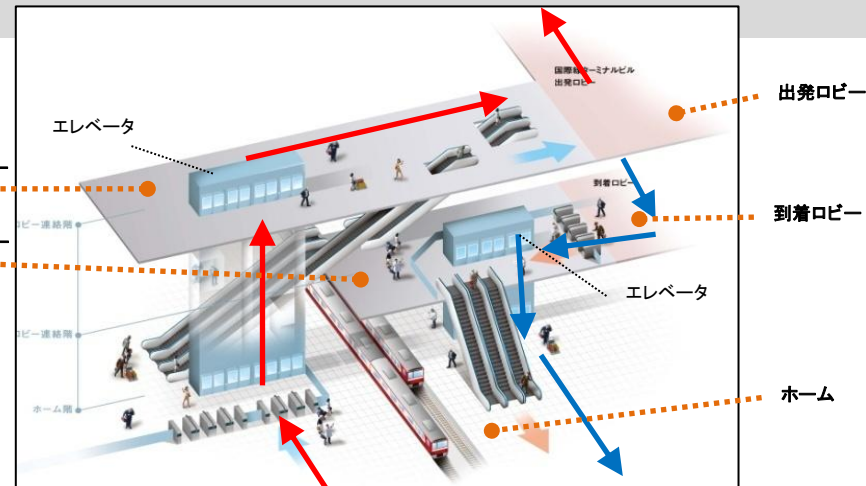


出発ロビーから改札



改札から出発ロビー

ホームから出発ロビーまでフラットな動線の確保(モノレール)



空港ビルと鉄道駅間でエレベータによる出発・到着ロビーに直結した動線の確保(京急)



色々な利用者を想定した多機能トイレ



トイレの紙巻き機と洗浄ボタンの位置がJISに準拠しており、視覚障害者にも判別しやすい。



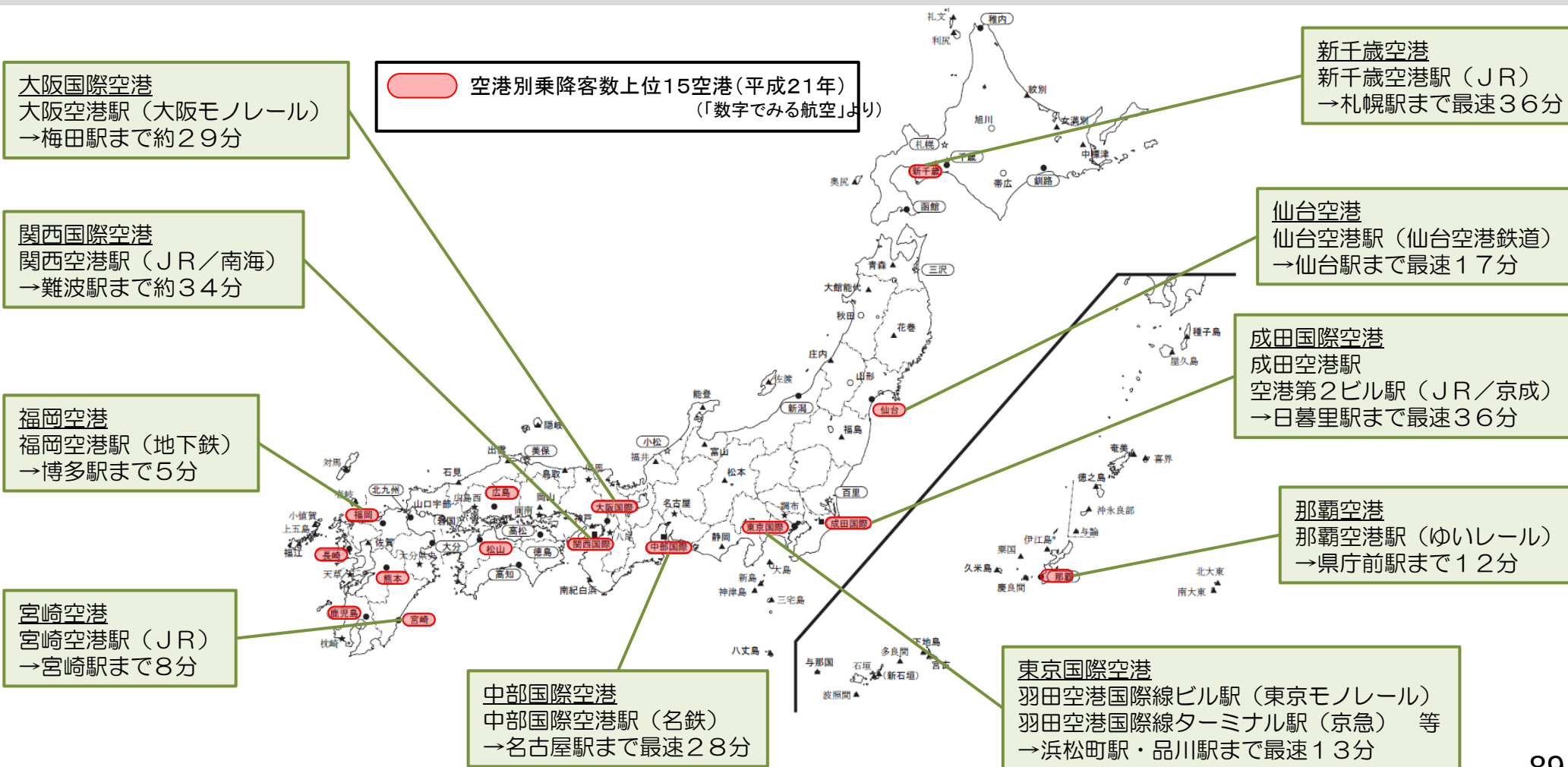
ピクトグラム(図記号)を多用した、誰にでも分かり易い案内板



外国人に配慮して4カ国語で表示された案内板

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。
- 我が国の国際競争力を維持・強化していく観点から、羽田・成田両空港間、都心と両空港間及び都心と関西国際空港間の鉄道アクセスについて、更なる改善を図るため、調査を実施中。



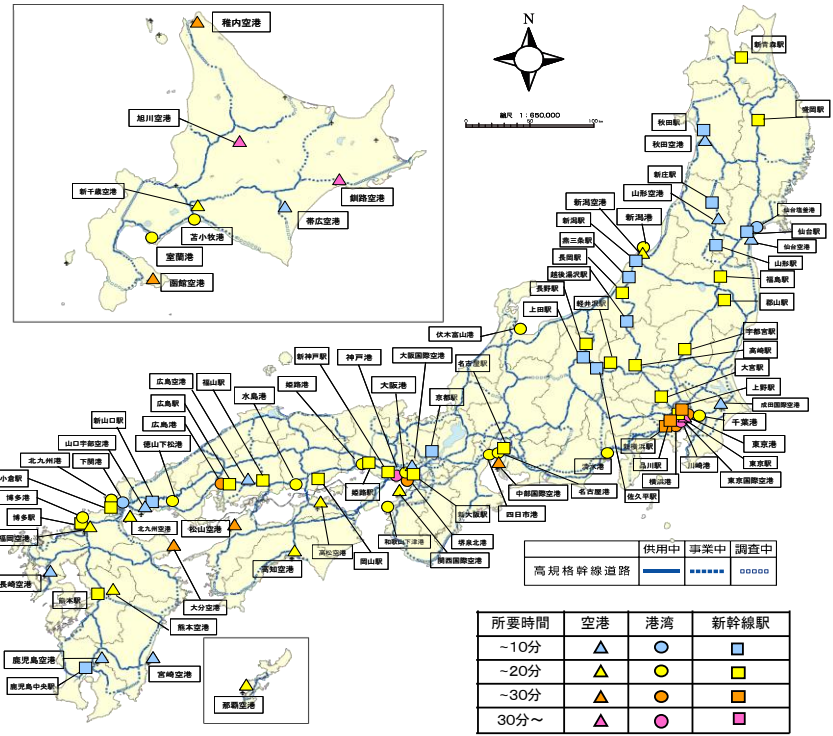
資料)各空港ホームページより国土交通省作成

空港・港湾・鉄道駅アクセスの状況（道路）

- 従来計画していた主要な空港・港湾への30分アクセスは概ね達成。
- 国際競争力強化や地域の活性化等の観点からは、主要な空港・港湾・鉄道駅と大都市や観光拠点等との連絡性を一層高めることが必要。

	空港・港湾	最寄りの高規格幹線道路			
		現況		将来	
		最短時間 (分)	最短距離 (km)	最短時間 (分)	最短距離 (km)
会社管理	成田国際空港	0.6	0.2	0.6	0.2
	中部国際空港	27.5	25.0	27.5	25.0
	関西国際空港	11.7	7.2	11.7	7.2
	東京国際空港	37.1	19.7	13.8	7.5
	新千歳空港	17.2	7.5	17.2	7.5
国管理	稚内空港	29.2	29.0	10.0	8.5
	釧路空港	86.0	85.9	16.9	12.7
	函館空港	25.2	12.7	25.2	12.7
	仙台空港	7.6	4.7	7.6	4.7
	新潟空港	13.3	6.4	13.3	6.4
	大阪国際空港	4.6	1.8	4.6	1.8
	広島空港	3.7	3.4	3.7	3.4
	高松空港	18.2	11.4	18.2	11.4
	松山空港	23.2	10.4	23.2	10.4
	高知空港	16.7	11.3	2.4	2.2
	福岡空港	14.8	8.4	14.8	8.4
	北九州空港	13.3	7.6	13.3	7.6
	長崎空港	8.9	5.4	8.9	5.4
	熊本空港	11.2	9.4	11.2	9.4
	大分空港	28.8	34.0	28.8	34.0
	宮崎空港	5.4	3.3	5.4	3.3
	鹿児島空港	2.1	1.0	2.1	1.0
	那覇空港	11.7	5.3	2.3	0.8
	旭川空港	38.0	26.4	38.0	26.4
	帯広空港	7.6	5.4	7.6	5.4
特定地方管理	秋田空港	6.5	6.0	6.5	6.0
	山形空港	2.4	1.3	2.4	1.3
	山口宇部空港	10.0	9.0	10.0	9.0
	東京港	29.4	19.4	12.9	4.5
	横浜港	27.5	20.2	27.5	20.2
国際戦略港湾	川崎港	48.4	25.5	16.3	14.4
	大阪港	19.1	15.5	19.1	15.5
	神戸港	35.3	29.7	35.3	29.7
	苫小牧港	16.0	11.3	16.0	11.3
	室蘭港	11.5	9.1	11.5	9.1
	仙台塩釜港	9.4	4.6	9.4	4.6
	千葉港	12.0	5.4	12.0	5.4
	新潟港	10.5	5.9	10.5	5.9
	伏木富山港	12.8	8.1	12.8	8.1
	清水港	11.0	4.6	11.0	4.6
国際拠点港湾	名古屋港	14.0	7.8	14.0	7.8
	四日市港	17.2	9.6	17.2	9.6
	堺泉北港	22.4	11.9	22.4	11.9
	和歌山下津港	17.0	7.2	17.0	7.2
	姫路港	18.8	15.0	18.8	15.0
	広島港	24.2	13.5	24.2	13.5
	水島港	12.4	7.1	12.4	7.1
	徳山下松港	12.9	6.2	12.9	6.2
	下関港	9.0	4.4	9.0	4.4
	北九州港	16.4	12.5	16.4	12.5
	博多港	13.7	10.4	13.7	10.4

新幹線駅	最寄りの高規格幹線道路			
	現況		将来	
	最短時間 (分)	最短距離 (km)	最短時間 (分)	最短距離 (km)
新青森駅	10.9	7.3	10.9	7.3
盛岡駅	10.8	4.8	10.8	4.8
秋田駅	6.8	4.2	6.8	4.2
新庄駅	5.0	2.8	5.0	2.8
山形駅	8.0	4.3	8.0	4.3
仙台駅	9.7	5.9	9.7	5.9
福島駅	11.1	4.7	11.1	4.7
郡山駅	11.9	6.8	11.9	6.8
宇都宮駅	15.7	10.0	15.7	10.0
高崎駅	12.9	5.4	12.9	5.4
大宮駅	13.7	6.8	13.7	6.8
上野駅	27.2	16.6	26.7	15.2
東京駅	16.8	15.6	15.0	13.8
品川駅	22.7	13.4	12.4	7.4
新横浜駅	20.7	11.2	20.7	11.2
経井沢駅	14.4	11.6	14.4	11.6
佐久平駅	4.6	2.4	4.6	2.4
上田駅	8.7	4.1	8.7	4.1
長野駅	16.4	8.1	16.4	8.1
越後湯沢駅	2.8	1.7	2.8	1.7
長岡駅	10.6	6.2	10.6	6.2
燕三条駅	2.4	1.0	2.4	1.0
新潟駅	8.1	5.1	8.1	5.1
名古屋駅	13.1	6.9	13.1	6.9
京都駅	9.3	4.7	9.3	4.7
新大阪駅	14.3	8.3	14.3	8.3
新神戸駅	18.5	16.6	18.5	16.6
姫路駅	13.2	8.4	13.2	8.4
岡山駅	14.4	6.6	14.4	6.6
福山駅	10.8	5.7	10.8	5.7
広島駅	14.4	7.9	14.4	7.9
新山口駅	7.3	3.6	7.3	3.6
小倉駅	13.1	7.7	13.1	7.7
博多駅	14.0	9.1	14.0	9.1
熊本駅	18.1	10.8	18.1	10.8
鹿児島中央駅	6.7	3.6	6.7	3.6



14000キロのネットワーク化によりアクセスが改善される箇所

*: 高規格幹線道路へのアクセスに当たり最寄りの都市高速道路等を経由

最短時間	最短距離
~10分	~5km
10~20分	5~10km
20~30分	10~20km
30分~	20km~

※空港: 空港法第4条1項に掲げる空港
港湾: 国際戦略港湾及び国際拠点港湾
新幹線駅: 各新幹線(東海道、東北、山形、秋田、長野、上越、九州)の最速列車の停車駅、及び県庁所在地、終点駅
※民間プローブデータ(H21年度)をもとに算出

	現況		将来	
	最短時間 30分以内	最短距離 10km以下	最短時間 30分以内	最短距離 10km以下
空港 (28)	25	18	27	21
港湾 (23)	21	12	22	13
新幹線駅 (36)	36	29	36	30

空港・港湾・鉄道駅アクセスの課題の例（道路）

- 直結を前提とする高いサービスの観点からは、右左折、信号交差点、不必要的迂回など、高速道路ＩＣからのアクセス等に課題がある状況。

<姫路港>

- ・姫路港から姫路JCTにアクセスするには複数回の右左折が必要。



<松山駅・松山空港>



- ・松山駅、松山空港から松山ICにアクセスするには、複数回の右左折が必要。
(国道33号から松山ICに入る際にも右折が必要)

<福岡空港>

- ・西鉄福岡駅－福岡空港間は、都市高速で連絡しているが迂回感あり。



- ・空港通ランプからは太宰府方面へ行くことが出来ない。

- ・博多駅の最寄りの博多東ランプからは福岡空港方面へ行くことが出来ない。

<茨城空港>

- ・利用が見込まれるつくば方面へのアクセスに課題。



国際物流基幹ネットワーク

■ 国際物流の円滑化等により国際競争力を強化するため、橋梁補強、バイパス整備等、国際標準(40ft背高)コンテナ車通行支障区間の解消を推進。

・供用中の国際物流基幹ネットワーク上に存在する国際標準(40ft背高)コンテナ車の通行支障区間全560km(47区間)のうち、約350km(23区間)が未解消(H22年4月)



解消前



トンネルの撤去により、
高さ空間を確保

解消後

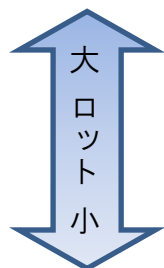


SEA & RAILサービスの展開

- 国内鉄道輸送用の12フィート（5トン）コンテナを用いて、鉄道貨物輸送と船舶輸送とを一貫輸送することで、小ロット貨物のアジア諸国との間の輸出入の円滑化を実現。



国際海上コンテナ（40フィート）
長さ約12m



JRコンテナ（12フィート）
長さ約3.6m

