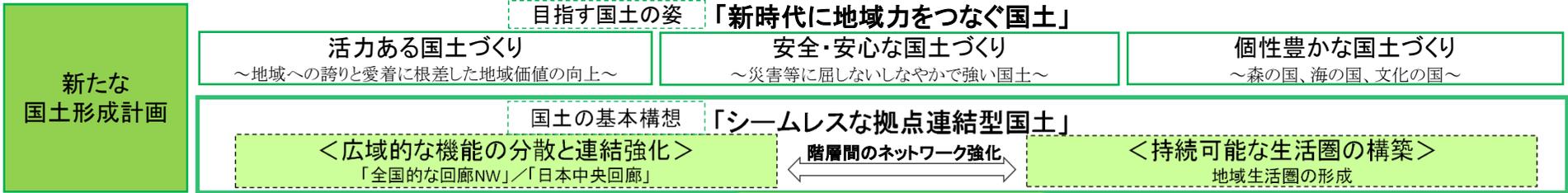


高規格道路ネットワークのあり方

高規格道路ネットワーク形成の論点（案）

時代の岐路 (リスク/構造変化)	未曾有の人口減少、少子高齢化 巨大災害の切迫、気候危機の深刻化	場所にとられない暮らし方・働き方 新たな地方・田園回帰	DX・GXなど、激化する国際競争 エネルギー・食料の海外依存
道路NWの 課題	速達性が低い 都市間連絡速度が低い 暫定2車線区間が多い 円滑性・走行性に課題 都市の慢性的な渋滞 道路空間の効果的に活用	拠点アクセス性が低い 高速道路と拠点のアクセスが不連続 ラストマイルでの渋滞発生 災害・緊急時の信頼性が低い 災害時のリガクンシーが低い 医療拠点アクセス性が低い	物流の生産性 増大する物流の需要 担い手が不足 新たな価値創造 自動運転社会 CN実現



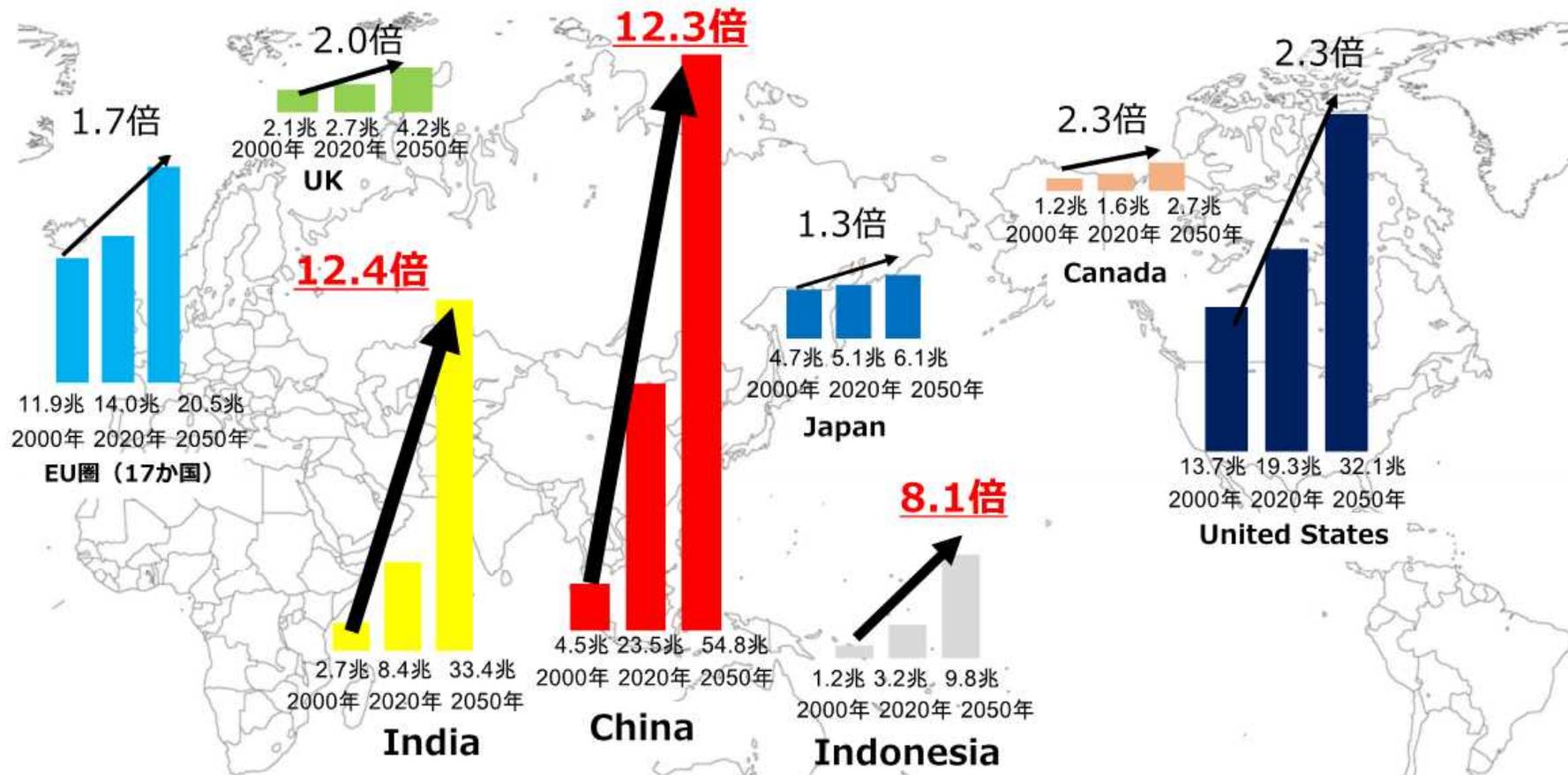
高規格道路の意義

○ シームレスな高規格道路ネットワークの形成にあたって、重視すべきことは何か

<ul style="list-style-type: none"> ・重大な岐路に立つ国土のリスクに対応したネットワークを形成(物流危機、災害、人口減少、安全保障) ・行政界や道路種別を超え、シームレスなサービスレベル、一定の都市間速達性を確保 (拠点階層に応じ、性能照査によりサービスレベルを評価・確保) (階層分化により、高規格道路とセットで都市内道路の空間再配分を検討) ・交通量に比例しないこれからの道路が果たす機能が重要 (物流、防災、地域・経済安全保障) ・地域安全保障関連道路としての高規格道路整備、既存ネットワークの非効率を解消するパフォーマンス改善 ・高規格道路は四車線以上を基本としつつも、退出路など使い方の工夫も重要 ・新技術や社会的ニーズに応じ、自動運転・避難機能・電力ハイウェイなど、複合的多機能化 ・低炭素化のため、鉄道等交通モード間連携の強化、公共交通利用促進に貢献 ・地方のボトムアップの視点を反映しつつ、スクラップアンドビルドで必要なネットワークを構築できる枠組み 	<p><これまでの主なご指摘事項></p> <ul style="list-style-type: none"> ・30年の経済低迷、現状打破が必要との危機感 ・物流への対応が重要 ・新たな観点、多機能化が重要 ・観光や安全保障の観点での必要性 ・DX・GX、データ整備が重要 ・拠点の設定、階層が重要 ・性能照査・サービスレベル評価型の格付 ・都市内道路の再配分と一体で考える必要 ・国土安全保障の観点が重要 ・地域生活圏の実現に向けた対応(デジタル、医療、強靱化) ・交通モード間の連携が重要 ・中継拠点等の機能が重要 ・日本中央回廊活用が重要 ・地方の意見を反映できる仕組み ・財源を検討する必要
--	--

○アジア主要国のGDPは大きく増加し、2000年以降の約50年間で、中国のGDPは約12.3倍、インドは12.4倍、インドネシアは8.1倍の成長となる見込み。他方、先進国のGDPは緩やかな増加となっており、日本は約1.3倍となる見込み。

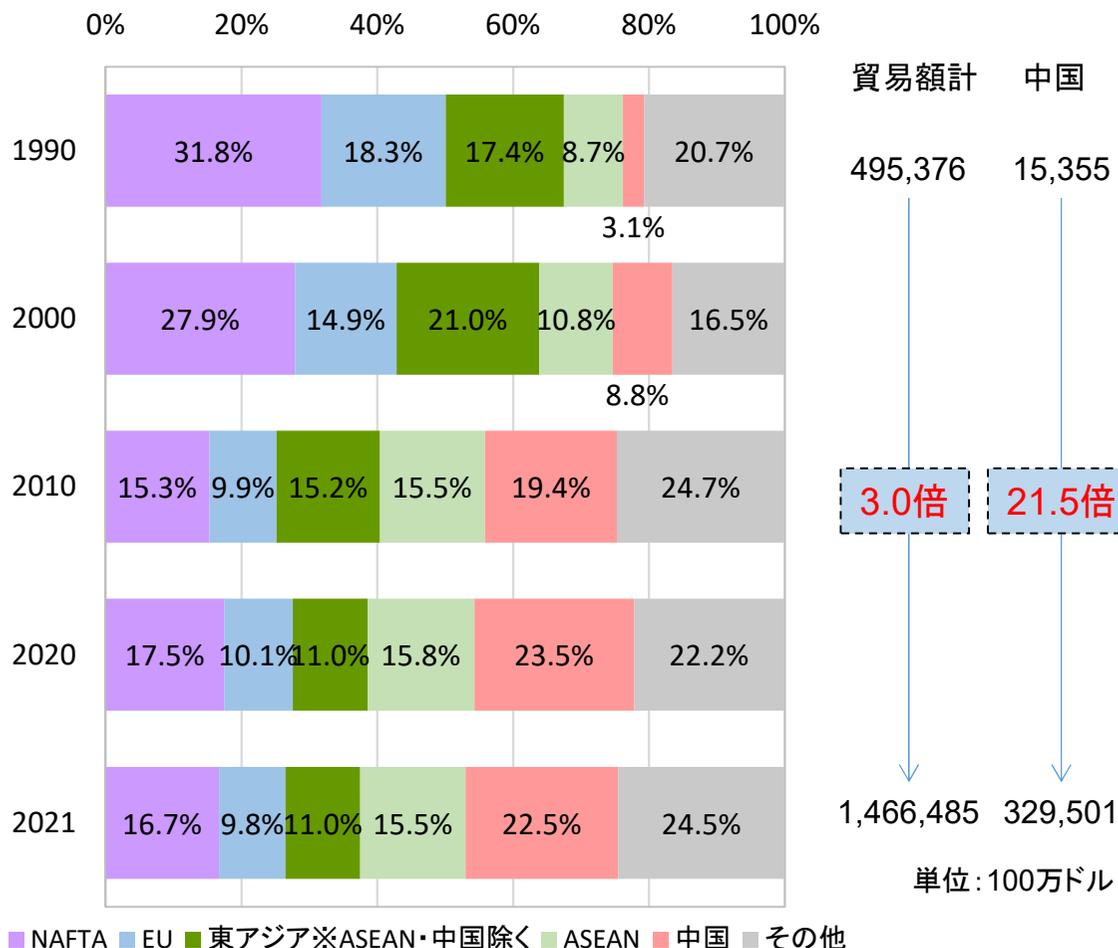
主要国のGDPの変化(USDル)



(出典) Economic Outlook No 109 - October 2021 - Long-term baseline projectionsより国土政策局作成
 (注) GDPの単位は、ドルベースの購買力平価。

- 日本と世界各地域の貿易額は、特に中国やASEAN諸国の割合が高く、伸び率も大きい。
- 世界のコンテナ取扱個数ランキングをみると、日本の順位は大きく低下している。

■日本と世界各地域の貿易額の推移



出典：JETRO(世界貿易マトリクス)より作成
 ※輸出と輸入の合計値東アジアには、1990年、2000年は香港・シンガポールが含まれる。
 2010年は香港のみ含まれる。2020年以降はいずれも含まれない。
 NAFTAの2020年以降は、USMCA(新NAFTA)の値

■世界の港湾別コンテナ取扱個数

1980年のランキング

単位：千TEU

順位	港湾名	取扱量
1	ニューヨーク	1,947
2	ロッテルダム	1,900
3	香港	1,464
4	神戸	1,456
5	高雄	979
...
13	横浜	722
18	東京	631
39	大阪	253

2021年のランキング(速報値)

単位：千TEU

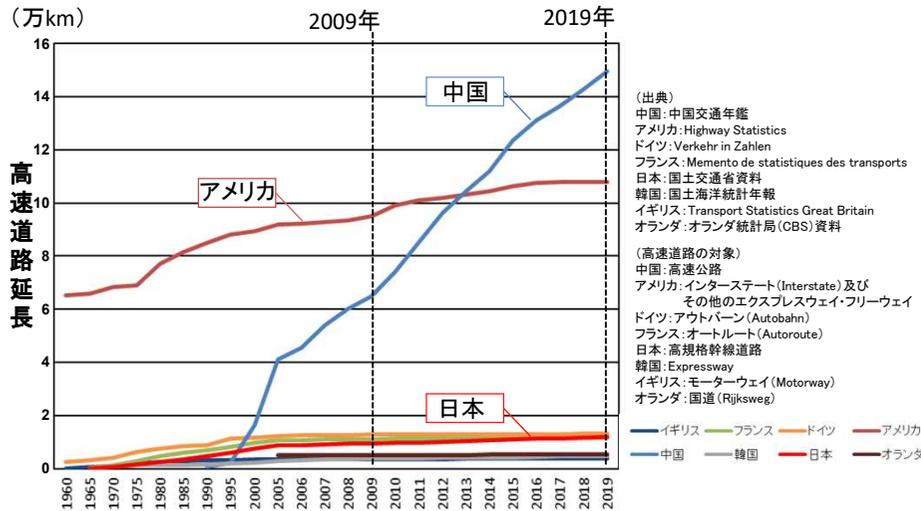
順位	港湾名	取扱量
1	上海	47,030
2	シンガポール	37,470
3	寧波-舟山	31,070
4	深圳	28,768
5	広州	24,180
...
41	東京	4,863
72	横浜	2,861
73	神戸	2,824

出典：国土交通省港湾局資料より作成
 ※CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982及び
 Lloyd's List「ONE HUNDRED PORTS 2022」より国土交通省港湾局が作成
 ただし、2021年の東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港の取扱量に
 ついては各港湾管理者HPより国土交通省港湾局調べ

- 中国では高速道路の整備延長を近年急速に拡大しており、2022年にはネットワーク計画を更新。
- 高速道路におけるハイレベル自動運転に対応した「スマートハイウェイ」を位置付け。

■ 整備延長推移

過去10年(2009年~2019年)で中国は約8.45万kmが新たに整備されており、各国に比べて早い速度で整備延長を拡大している



■ 中国の国家高速道路網



2022年7月に『国家道路網計画』が更新され、国家高速道路網を2035年までに約16.2万kmとする目標を設定(2021年までに約12.4万kmが完成)

▲「国家道路網計画」(2022年7月 交通運輸部・国家発展改革委員会 発表)

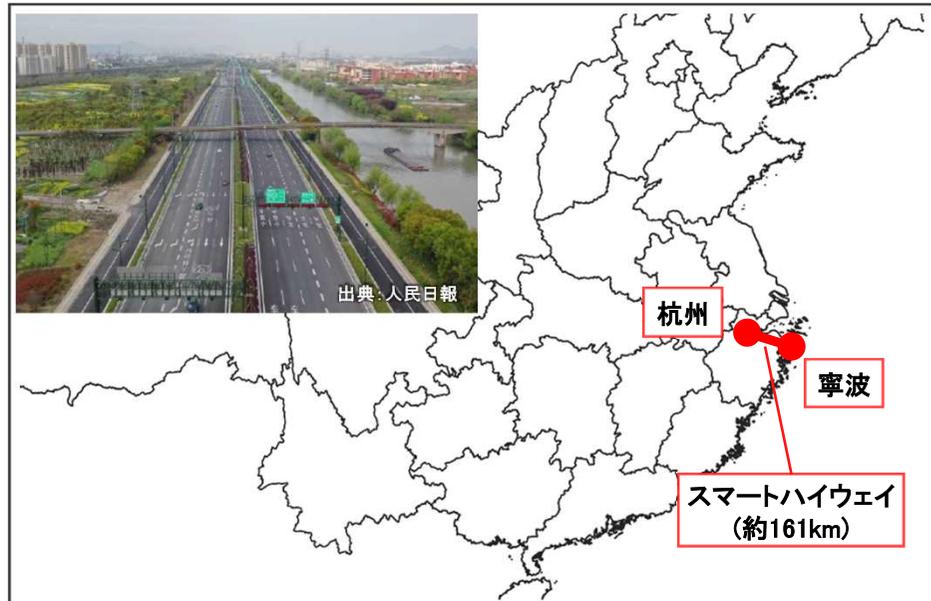
■ 中国における自動運転の取組

中国浙江省では、2022年に紹興市于越のスマート高速道路(20.9km)が開通。

中国で初となるハイレベル自動運転に対応した道路のネットワークとの位置づけ。

于越スマート高速道路(20.9km)は、杭紹甬高速道路(杭州~寧波間、全長161km)の一部区間。

スマート高速道路では、路車協調システムやスマート照明等のシステムを導入。



- 韓国では、日本と同様、交通需要のあまり見込めない路線については暫定2車線で整備していたが、安全性の観点から全廃方針を決定し、2015年末に4車線化を完了。
- 暫定2車線の全廃方針を決定後、高速道路上の死亡率は大幅に減。

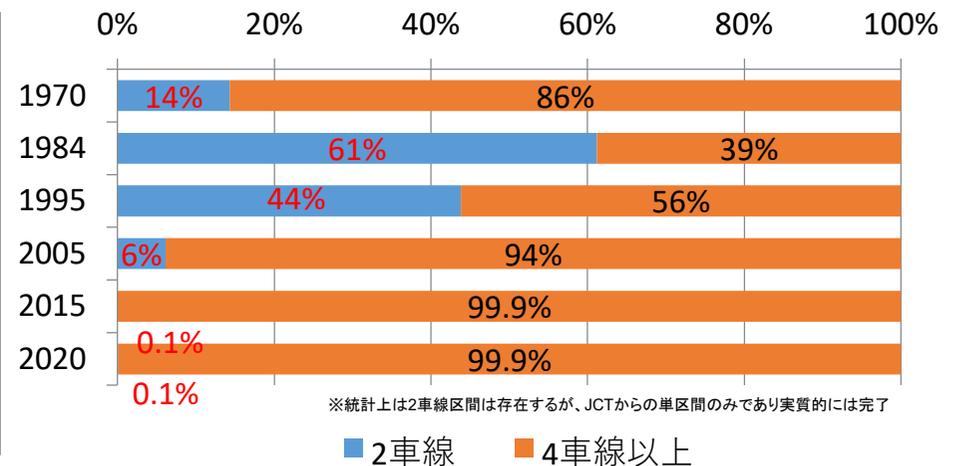
■ 韓国的高速道路ネットワーク



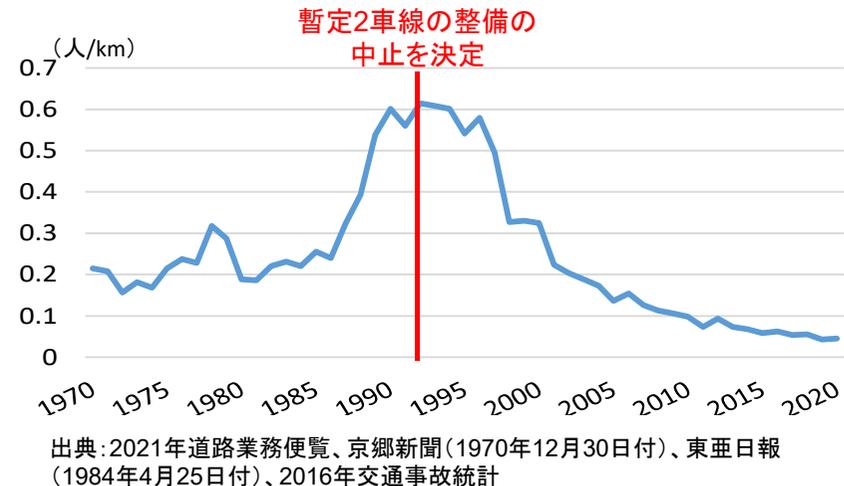
■ 4車線化の事例(光州・大邱高速道路)

項目	効果
暫定2車線(2014年4月)	
規制速度	80km/h⇒100km/h*
交通量	2015年11,208台/日 ⇒2016年14,582台/日(30%増)
死亡者数	2015年11名 ⇒4車線化後の1年間で死亡事故なし
負傷者数	2015年42名 ⇒2016年27名(36%減)
走行時間	片道30分短縮
4車線(2015年12月)	

■ 車線数別延長割合(高速道路)の推移



■ 高速道路1km当たりの死亡者数の推移

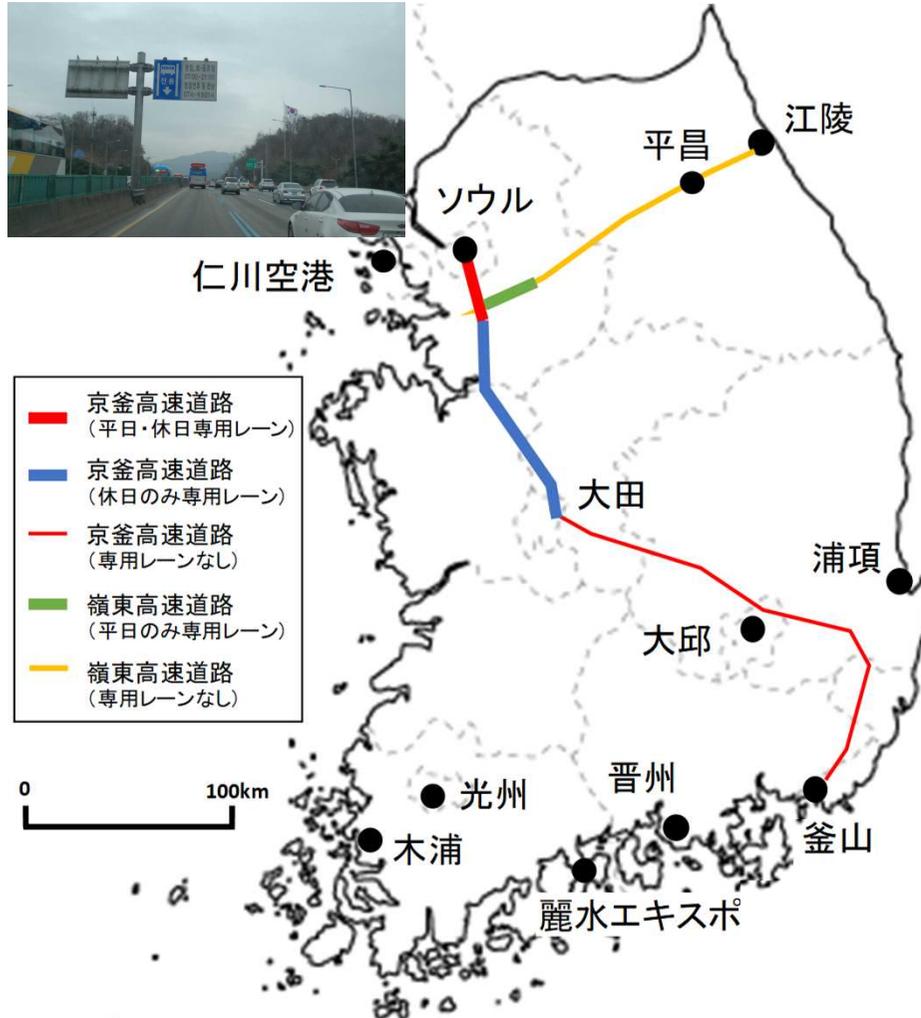


【参考】 韓国的高速道路ネットワークの状況 (HOV専用レーン)

経済

○ 1997年、ソウル近郊での高速道路渋滞を緩和する目的で、社会実験を経て、京釜高速道路において韓国初のHOVレーンを導入し、2018年2月にはソウルと平昌方面を結ぶ嶺東(ヨンドン)高速道路でもHOVレーンを導入。

■ HOV専用レーンの位置図



■ 京釜高速道路

曜日・時間帯	平日・休日 (7:00-21:00)	土曜・休日・連休前 (7:00-21:00)
走行可能な車両	乗車人数の定員が9人以上の車両	
区間	ソウル～烏山 (オサン)IC	ソウル～大田 (新灘津SA)
延長	45km	150km

■ 嶺東(ヨンドン)高速道路

曜日・時間帯	土曜日・休日・連休前 (7:00-21:00)
走行可能な車両	乗車人数の定員が9人以上の車両
区間	新葛(シンガル)JCT～ホボンIC
延長	27km

■ 主な効果

【京釜高速道路】(2010年の調査結果)

- ・乗用車からバスへのシフトにより交通量が約7%減少した一方で、一日あたりの利用者数は約4.5%増加
- ・平均走行速度が約18km/h(29%)上昇
- ・利用者を対象に行ったアンケート調査では、回答者の67%がバスレーンシステムに満足しており、72%がシステムを支持すると回答

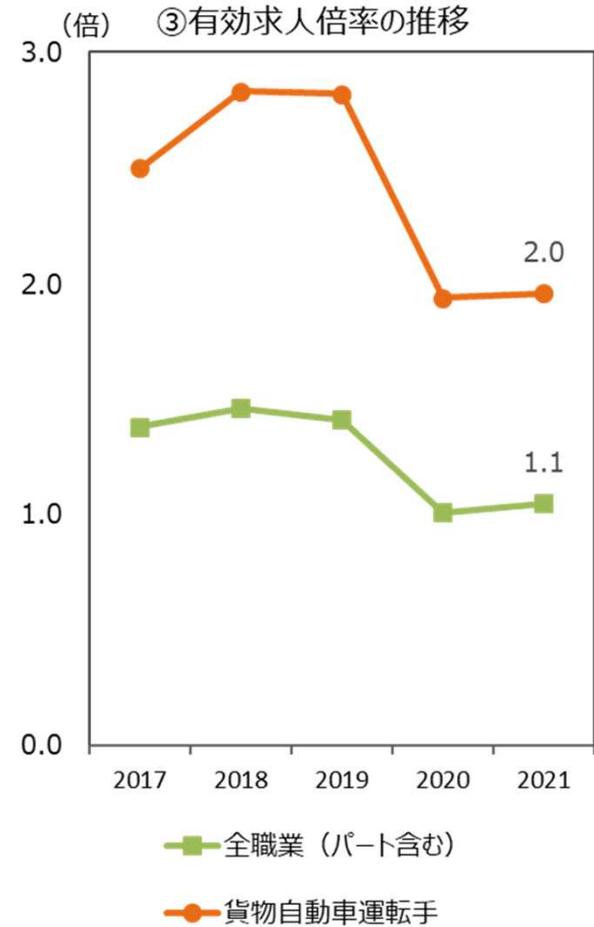
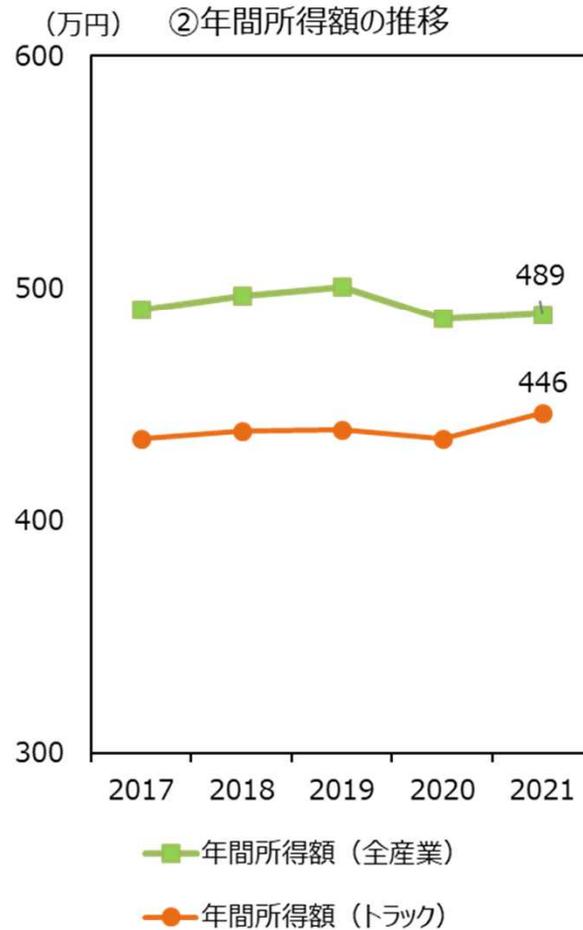
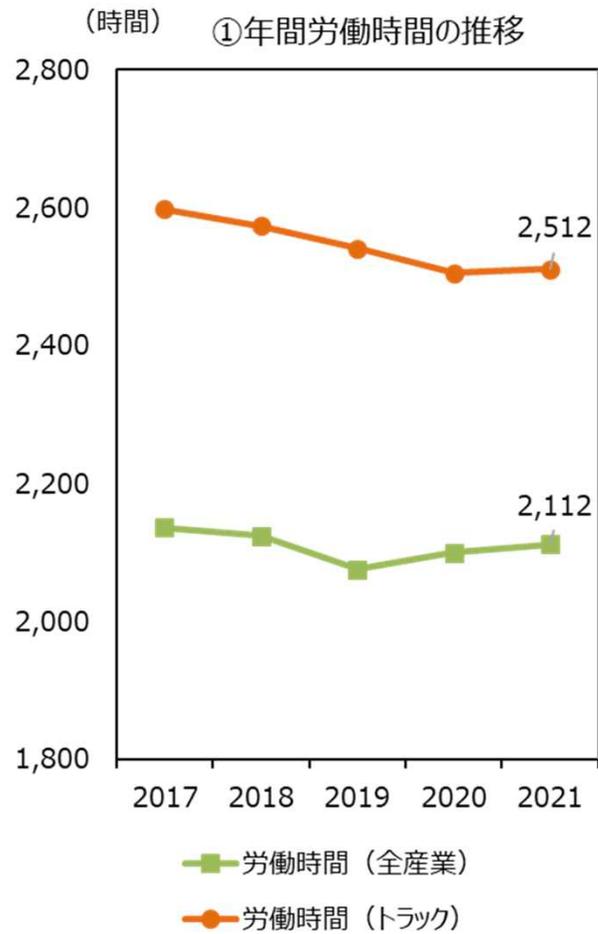
【嶺東高速道路】(2018年の調査結果)

- ・週末のバス(定員16人以上)交通量が96台(2.2%)増加
- ・高速道路全体の交通量は平日に16,061台(9.4%)が減少し、週末に26,631台(15.1%)が減少

物流の構造的課題（人手不足）

物流

- トラックドライバーを全産業を比較すると、年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低く、有効求人倍率は約2倍。
- トラックドライバーの長時間労働の主な要因としては、長時間の運転時間、荷待ち時間、荷役作業等が挙げられる。



出典：①②厚生労働省「賃金構造基本統計調査」から国土交通省自動車局にて作成、③厚生労働省「一般職業紹介状況」から国土交通省自動車局にて作成

- 物流業界は現在、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。そのような中、平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、令和6年4月より、年960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用される。
- 併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、拘束時間等が強化される。
- この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「2024年問題」に直面している。

<主な改正内容>

	現 行	令和6年4月～
時間外労働の上限 （労働基準法）	なし	年960時間
拘束時間 （労働時間＋休憩時間） （改善基準告示）	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・ 原則13時間以内、最大15時間以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間まで延長可。</p>

<労働時間規制等による物流への影響>

具体的な対応を行わなかった場合

その後も対応を行わなかった場合

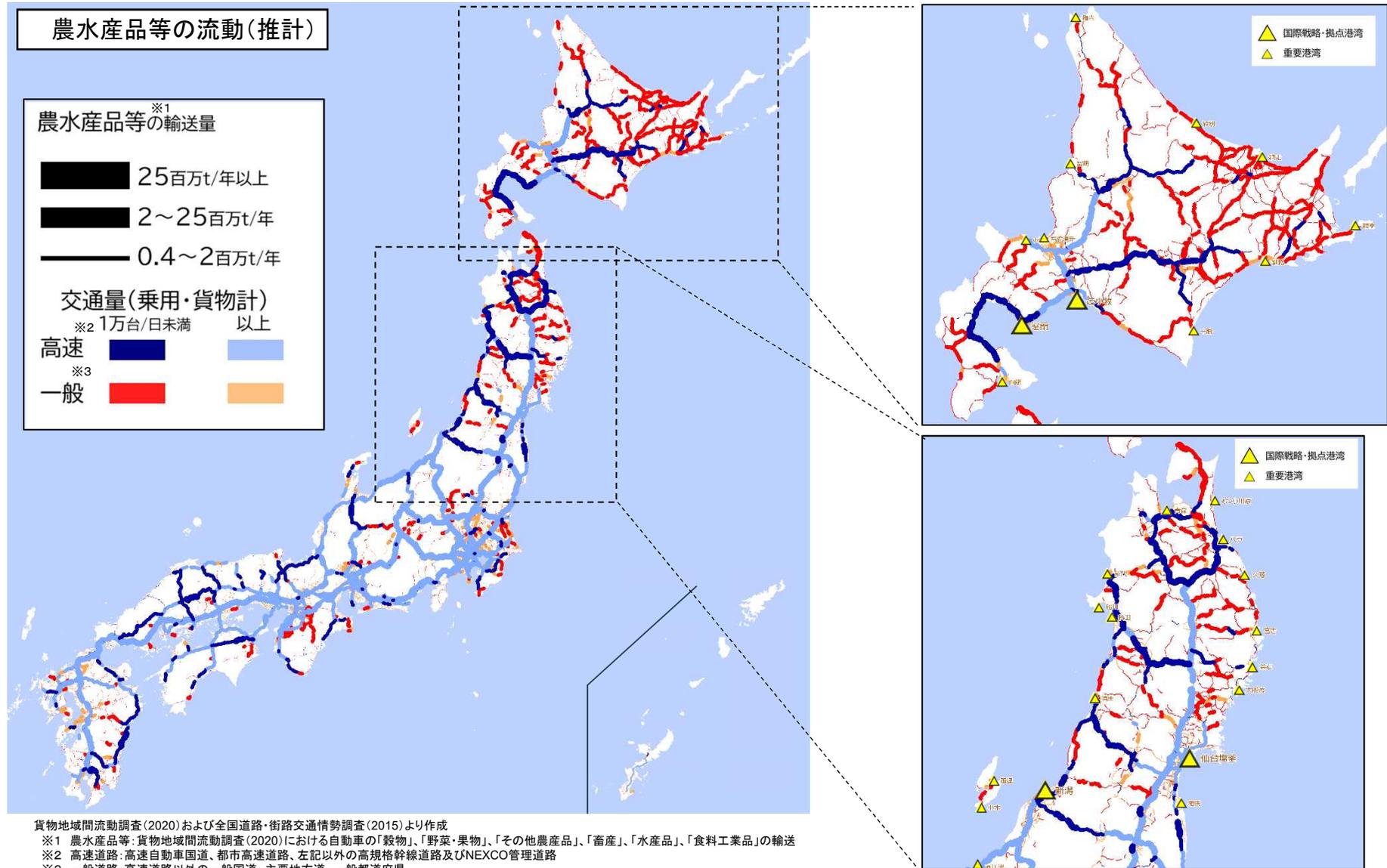
2024年度には輸送能力が**約14%（4億トン相当）**不足する可能性

2030年度には輸送能力が**約34%（9億トン相当）**不足する可能性

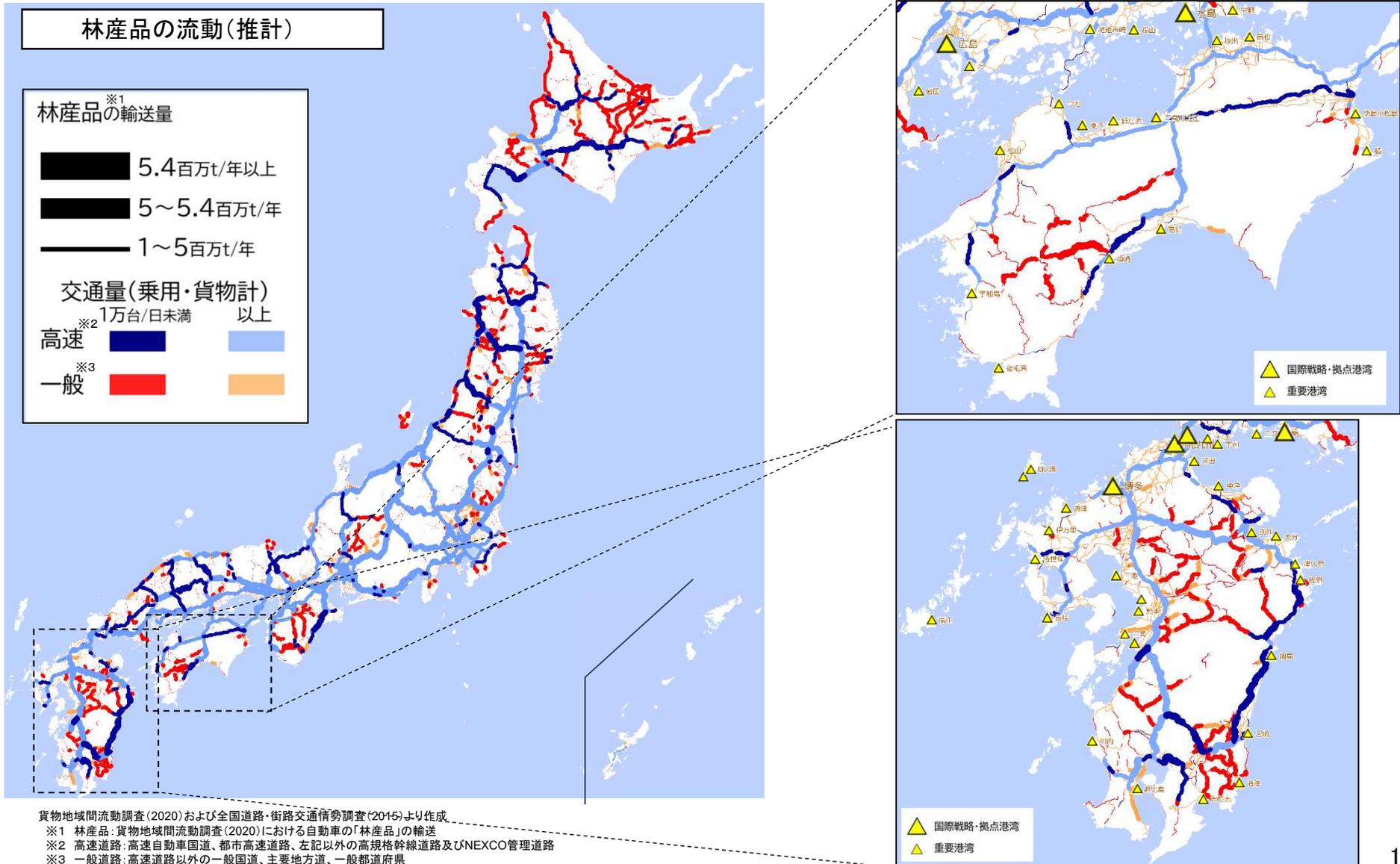
物流を担う道路（農水産品）

物流

○ 米や野菜、果実、水産物などの農水産品の流動（推計）では、北海道、東北を中心に交通量が比較的小さな路線でも大きな輸送量（トン）を担う路線が見られる。



○ 原木、製材などの林産品の流動(推計)では、北海道、東北に加えて、四国、九州等においても交通量が比較的小さな路線でも大きな輸送量(トン)を担う路線が見られる。



物流を担う道路（日用品等）

物流

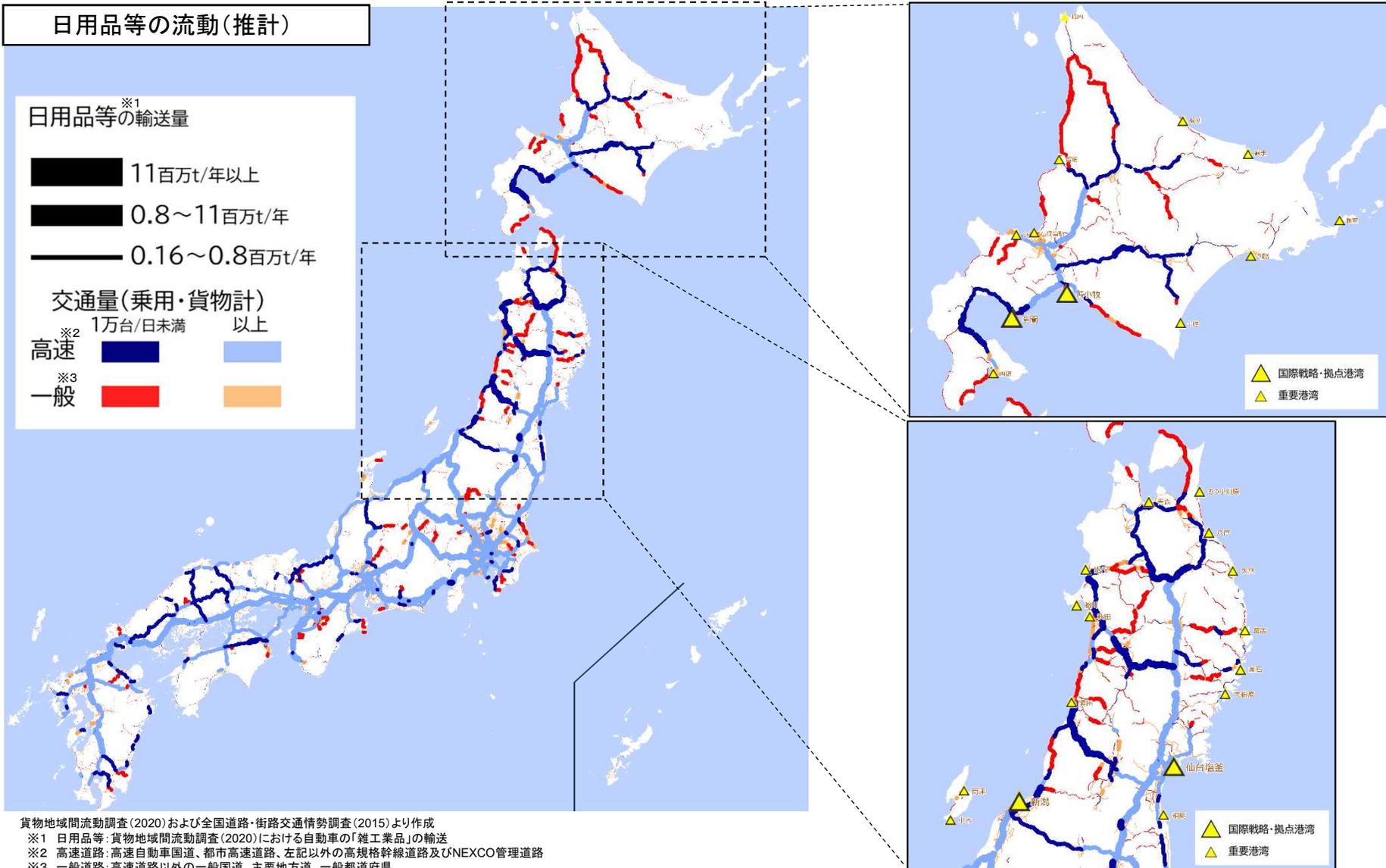
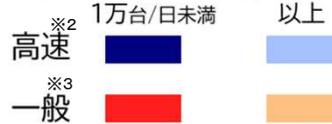
- 家具や衣服、書籍印刷物などの日用品等の流動(推計)では、北海道、東北を中心に交通量が比較的小さな路線でも大きな輸送量(トン)を担う路線が見られる
- また、全国的に高速道路が大きな輸送量(トン)を担う様子が見られる。

日用品等の流動(推計)

日用品等の^{※1}輸送量



交通量(乗用・貨物計)



貨物地域間流動調査(2020)および全国道路・街路交通情勢調査(2015)より作成
 ※1 日用品等: 貨物地域間流動調査(2020)における自動車の「雑工業品」の輸送
 ※2 高速道路: 高速自動車国道、都市高速道路、左記以外の高規格幹線道路及びNEXCO管理道路
 ※3 一般道路: 高速道路以外の一般国道、主要地方道、一般都道府県

○ スイスでは、物流専用道として主要都市を結ぶ地下トンネルを建設し、自動運転カートを走行させる物流システムの構築が計画される等、新技術を活用した物流形態についても検討されている。

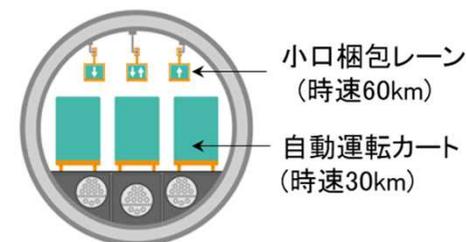
【概要】

- ・主要都市間を結ぶ総延長500kmの自動運転専用カートによる地下物流システム。（2045年までに全線開通予定。総工費約5兆円）



【背景】

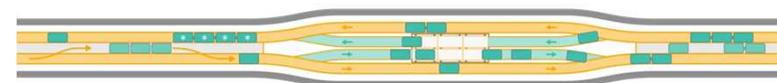
- ・スイスでは貨物交通量が2040年までに約4割増加。トラック輸送では限界。
- ・貨物車の積載効率は低下傾向。配送も各社が個別対応するので非効率。



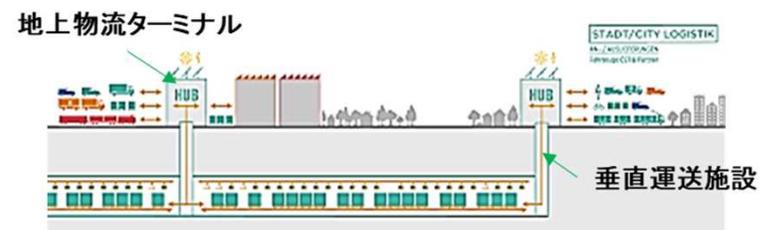
トンネル(断面図)

【計画】

- ・地下20m～100mに直径6mの貨物専用トンネルを約500km構築。
- ・自動運転専用カートによりトンネル内の3線のレーンを時速30kmで24時間体制で走行。
- ・将来的には自動カートを100%再生エネルギーで運転予定。
- ・地下トンネルへはハブ（物流ターミナル）を介して垂直輸送され、ハブにおいて他の交通システムと接続。
- ・デジタルマッチング技術を活用。効率的な貨物配送を実現。



トンネル(平面図)



出典：Cargo Sous Terrain社HP

【これまでの経緯・今後の予定】

- ・2011年 最初のプロジェクト・グループ設置
- ・2017年 Cargo sous terrain株式会社設立
- ・2021年12月 「地下貨物法」成立。(2022年8月施行)
- ・～2025年 計画の策定
- ・**2026年 建設開始予定**
- ・**2031年 第1期 完成・運用開始**
 ※第1期:ヘルキンゲン～チューリッヒ間 約70km
 11個のハブ(接続ポイント)を設置
- ・～**2045年 全路線完成・運用開始**
 ※全路線:ジュネーブ～ザンクトガレン間 約500km

【建設資金】

- ・**建設費用:約330億スイスフラン(約5兆円)**
 第1期:約30億スイスフラン(約5,000億円)
 残区間:約300億スイスフラン(約45,000億円)

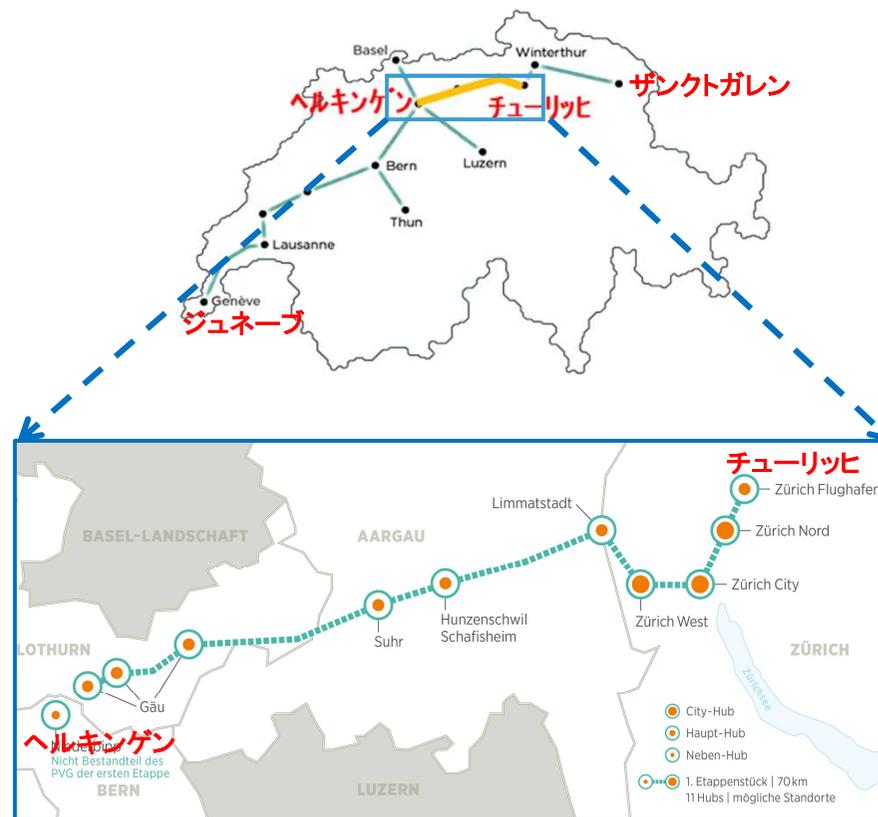
※上記には、トンネル建設・ハブ建設・車両費用・ソフトウェア費用が含まれる

- ・インフラの建設・システムの運営に公的資金は投入されず、**民間資金により実施**

【効果】

- ・**大型貨物車の交通量**について、**第1期(ヘルキンゲン～チューリッヒ間)開通後20%、全路線開通後40%を削減**

＜地下トンネルの建設路線＞



出典: Cargo Sous Terrain社HP

- イギリスでは、Magwayシステムにより、地区内物流の効率化を図るプロジェクトが計画されるなど、新技術を活用した物流形態についても検討されている。

【概要】

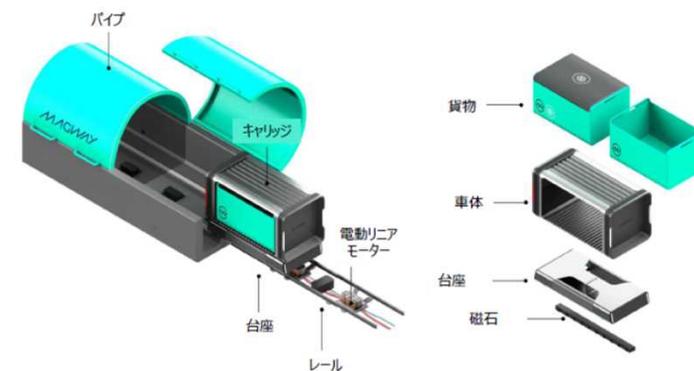
- ・Magway(マグウェイ)システムは、電磁気力を動力とし、物流輸送用に開発した**低コストのリニアモーターを使用した、完全自動運転による物流システム**
- ・完全電気式で、再生可能エネルギーから電力を供給可能
- ・イギリス・ロンドンにおいて、**既存の鉄道敷地内に全長16kmのMagway専用線を敷設し**、西ロンドン地区の大型物流ハブ施設から各社の物流施設までの輸送を担う
(2021年: 検討開始、~2025年: 許認可取得(予定)、
2028年~2030年: 運用開始(目標))



イメージ図(鉄道敷地内のMagway専用線)

【目的・効果】

- ・商品の道路輸送に代わる安全かつ持続可能な代替手段を提供することを目的としており、**物流の脱炭素化と効率の向上、渋滞の緩和、汚染の軽減に貢献**
- ・既存の輸送手段に比べて、エネルギー効率がが高く、オペレーションコストの削減が可能



Magwayシステム(パイプの直径は約1m)

出典: Magway社提供資料

- 首都圏の大深度地下空間に物流トンネルを構築し、国際海上コンテナ専用鉄道を運行させる構想について、可能性の調査検討が行われた。（平成19～21年度）

【概要】

- ・東京港側は中央防波堤外側コンテナふ頭、郊外側は青梅IC北側とし、両基点をほぼ直線で結ぶ**約53.5kmの大深度地下トンネルを建設**
- ・青梅IC付近にインランドデポ機能を有した物流ターミナルを設け、**自動運転による軌道輸送システムにより、国際海上コンテナを搬送する計画**の可能性を調査
- ・整備費用約2,600億円、施設運営費46億円／年と試算

【背景】

- ・荷揚げされた国際海上コンテナ貨物がトレーラーで都市内を通過し郊外に運搬されるため、首都圏の道路交通渋滞、物流速達性の低下、市街地環境の悪化、CO2大量排出

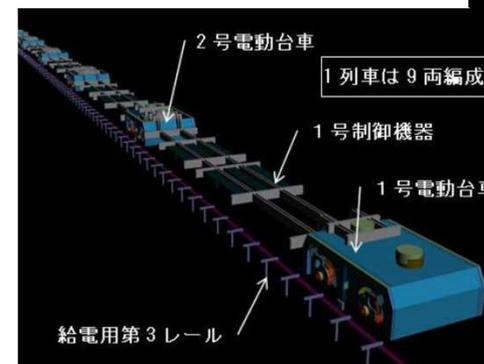
【整備効果】

- ・**基本ケースの場合 B/C=約1.0**
 ※本地下物流の利用料金を東京港～青梅IC間の一般道を用いたトレーラー運送料金の-20%とした場合のコンテナ流動量1,333個／日
- ・**施策実施ケースの場合 B/C=約1.6**
 ※圏央道外側で発着するコンテナは本地下物流を最大限利用するとした施策の場合のコンテナ流動量5,537個／日

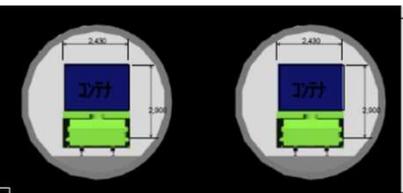
＜ルート計画＞



＜電動台車＞



＜トンネル断面＞



- 都市内は地下空間を活用し、都市間は自動車専用道路の中央分離帯を活用した専用道を自動走行する車両を運行させる物流形態について検討が行われた。

【概要】

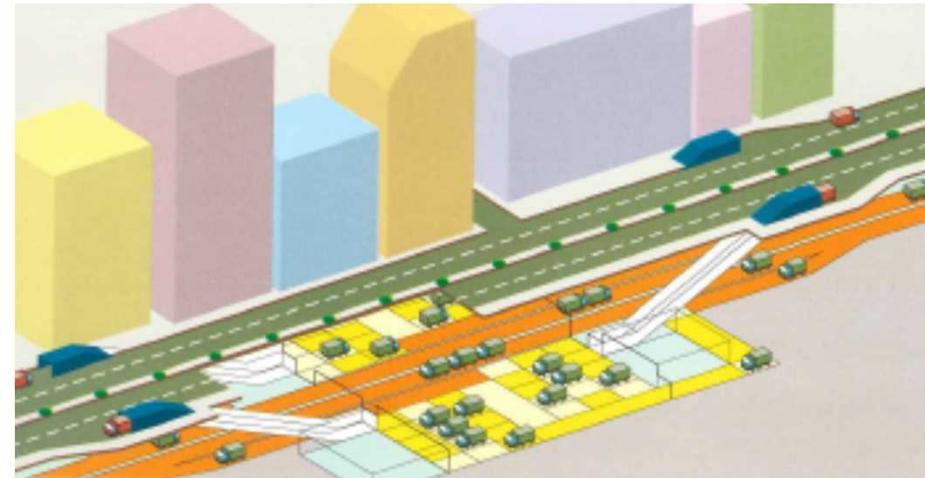
- ・都市間では、専用走行路(自動車専用道路の中央分離帯などを利用)を自動走行し、大都市郊外の結節ターミナルで都市内システムと接続
- ・都市内では、道路などの地下空間を利用した専用走行路を自動走行
- ・DMT(デュアルモードトラック)が専用走行路内は集電して自動運転し、一般道ではバッテリーにより手動運転し、同一の車両での輸送が可能

＜都市間物流のイメージ＞



【背景・効果】

- ・増大する物流需要、物流ニーズの多様化(小口多頻度化・速達性・定時性)への対応や、労働環境の改善に加え、交通渋滞や沿道環境の改善が必要
- ・人流と物流のすみ分けにより、物流分野では輸送時間の短縮、省人化・省力化され、労働環境が改善
- ・道路分野では道路の混雑が緩和され、旅行速度が向上
- ・交通事故の減少、自動車からのCO2排出量が減少、エネルギー消費量が減少し、人と環境にやさしい社会が実現

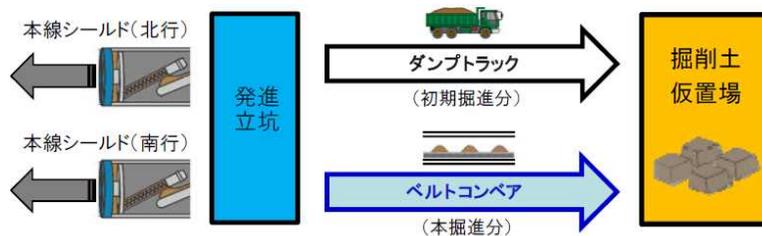


＜都市内物流のイメージ＞

- 東京外環事業では、トンネル工事の土砂搬出のため、高速道路の路肩・中央帯空間を活用してベルトコンベアを設置し、約6km離れた仮置き場まで運搬している。(10tダンプ50万台分を削減)

ベルトコンベアの概要

- 設置延長：約6km（大泉JCT～掘削土仮置場）
- 掘削土仮置場：新河岸川水循環センター敷地内（埼玉県和光市新倉）
- 運搬予定土量：約240万m³
（東京ドーム約2個分=10tダンプ約50万台分）
- 輸送能力：約1,150t/h=約700m³/h
- 掘削土砂の流れイメージ

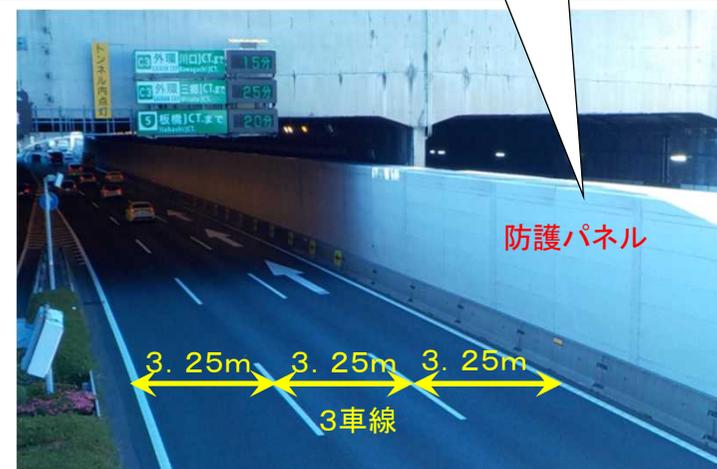


ベルトコンベアのルート概要



(出典：「東京外環自動車道(大泉JCT～和光北IC付近)ベルトコンベア設置に伴う車線規制の実施について」記者発表資料より作成)

防護パネル内に設置されるベルトコンベア

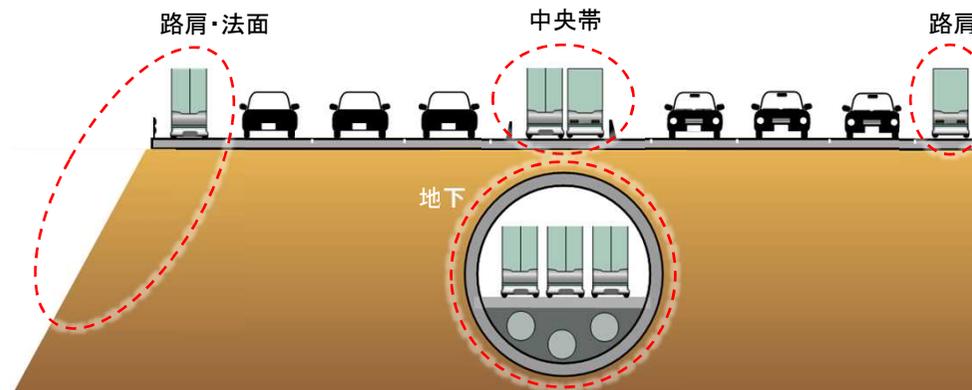


- 海外では物流需要の逼迫や環境負荷軽減のため、新物流システムとして様々な物流形態の検討がなされている。
- こうした動きの中、道路空間の利活用の可能性を含め、どのように考えていくか。

<事例にみる論点と課題等>

論点	形態等	課題等
活用空間	地上の既存道路空間の活用 (中央帯・路肩等) ↔ 地下に新たな空間を整備	<ul style="list-style-type: none"> ・非常駐車帯等、安全機能の確保 ・トンネル・橋梁等との干渉 ・コスト ・IC等との接続方法
地域・区間	都市間長距離幹線 ↔ 物流拠点間 ↔ 都市内	<ul style="list-style-type: none"> ・物流需要や他モードとの役割分担
輸送モード	トラック ↔ パレット ↔ 専用コンテナ	<ul style="list-style-type: none"> ・積み替え・既存交通との接続方法
事業スキーム	民間 ↔ 公共	<ul style="list-style-type: none"> ・費用負担

<道路空間の利活用イメージ>



- EUでは、脱炭素にも資する新たなモビリティとして、発達した運河による内陸舟運について電動無人貨物船への転換が進展。

<オランダでの完全電動化による内陸舟運の事例>



【画像出典】"Copyright Omega" < www.portliner.nl >

【オランダPort Liner社(EC110)電動自動航行コンテナ船諸元】

- 輸送力 : コンテナ280TEU、
20footコンテナ最大280個積載可能
(トラック23,000台/年に相当)
- 全電動 : 14時間連続稼働(次期型では35時間へ延長)
- 自動航行 : (将来、陸上から集中監視し自動化)
- 環境対応 : 大型蓄電池による電動船(再エネ電力による充電)

<ポイント>

- 再生エネルギーを活用することでカーボンニュートラルを実現するとともに、維持管理費を削減
- 集中監視下の自動航行により人手不足を解消。運行本数を増加し、サービスレベルを向上
- トラブル時の陸からの緊急出動を考慮し、航路延長を限定(例:10km以内等)
- 電気モーターによる推力の関係で、外洋航行は困難(内航舟運に限定)

道路の多機能化（治水機能 マレーシア）

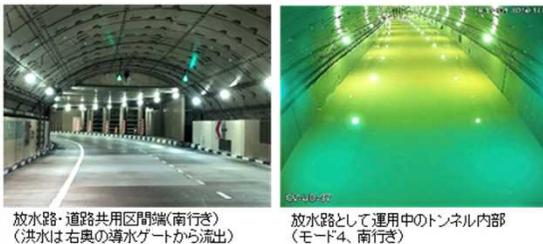
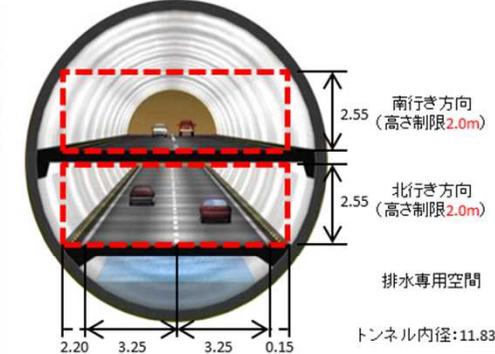
多機能化

- クアラルンプール洪水緩和事業の一環で高速道路と放水路の共用トンネルとして官民連携により導入（2007年開通）
- 全長9.7kmの放水路のうち3.0kmが有料高速道路（通行料金：3リンギ（約80円））として活用され、平常時は渋滞緩和に、集中豪雨が発生した際は市街地の洪水被害軽減に寄与
- 洪水対策のための放水路としてだけでなく交通渋滞緩和のための道路区間をトンネル内に設けるというアイデアは、マハティール第4代首相が示唆し、入札時に入札参加企業が提案
- 高速道路の管理運営は、特別目的事業体のSMART社が高速道路事業会社として実施

■位置図



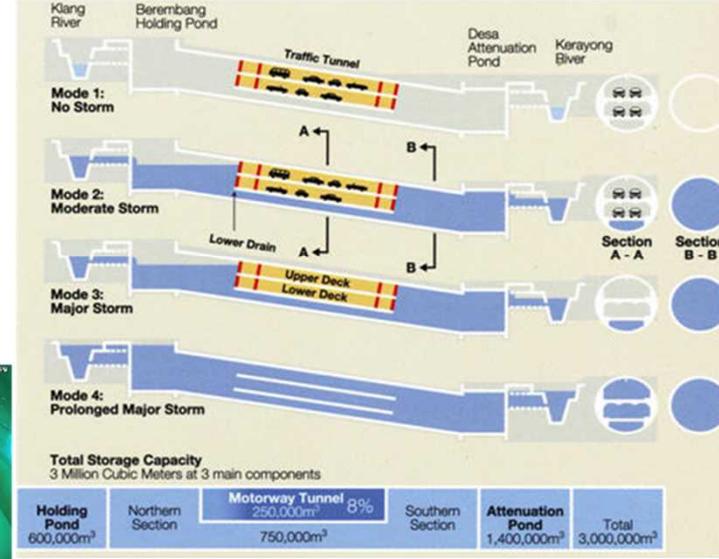
■標準断面図(単位:m)



■事業主体及び事業額内訳(建設当時の30円/リンギで換算)

連邦政府 (灌漑・排水局/高速道路庁)	約13.12億リンギ (約390億円)
民間事業者 (SMART社)	約6.21億リンギ (約185億円)
合計	約19.33億リンギ (約580億円)

■トンネルの運用モード



■管理主体及び区分

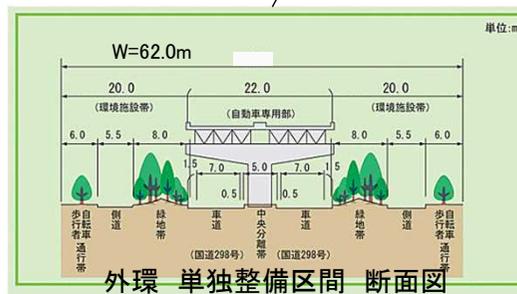
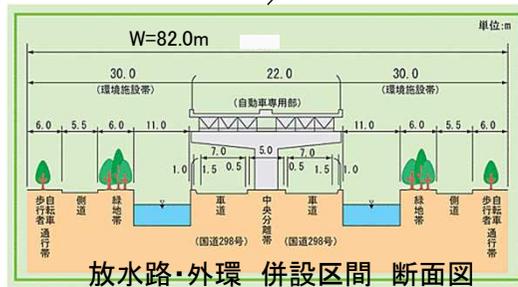
連邦政府(灌漑・排水局)	放水路全体
民間事業者(SMART社) ※ガムダ社・MMC社が設立した特別目的事業体	道路部分

モード1	道路区間は通常運用で、排水専用空間には洪水を流入させない。
モード2 (211回)	道路区間は通常運用のまま、排水専用空間にのみ洪水を流入させ貯留する。
モード3 (81回)	道路区間を閉鎖し、車両が全て退出したことを確認する。この間は引き続き排水専用空間にのみ洪水を流入させ貯留する。
モード4 (5回)	大雨が続いた場合、道路区間にも下層から順に洪水を流入させ貯留する。道路区間は48時間以内に再開させる。

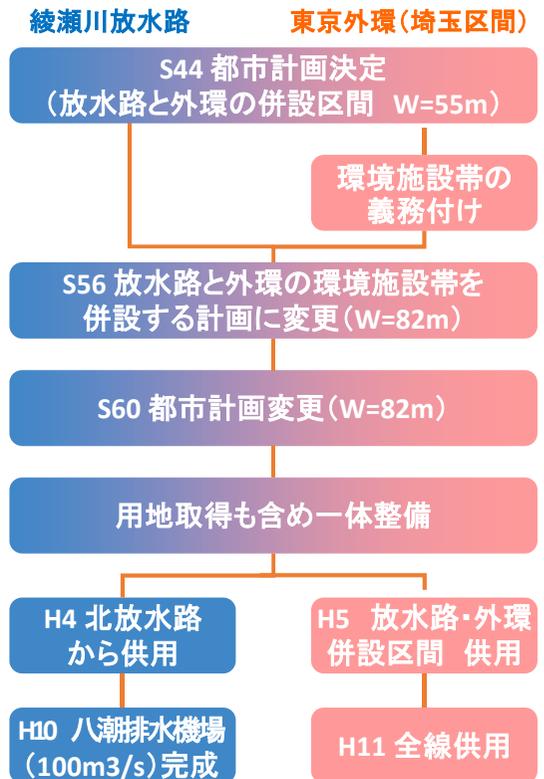
※()内の数値は運用開始から2019年5月時点での各モードの運用実績回数(灌漑・排水局聞き取り)

- 綾瀬川の洪水や周辺地域の内水を中川に排水するため、東京外環に併設した区間を含む放水路（総延長約4.0kmのうち、約3.3kmが道路との併設）
- 東京外環と綾瀬川放水路を同時期に都市計画決定し、一体的に整備
- 幹線道路の整備に併せ、地域の課題であった水害対策を抜本的に解決するとともに、土地の有効利用、道路環境への配慮等にも効果

東京外環と綾瀬川放水路を併設させ一体的に整備

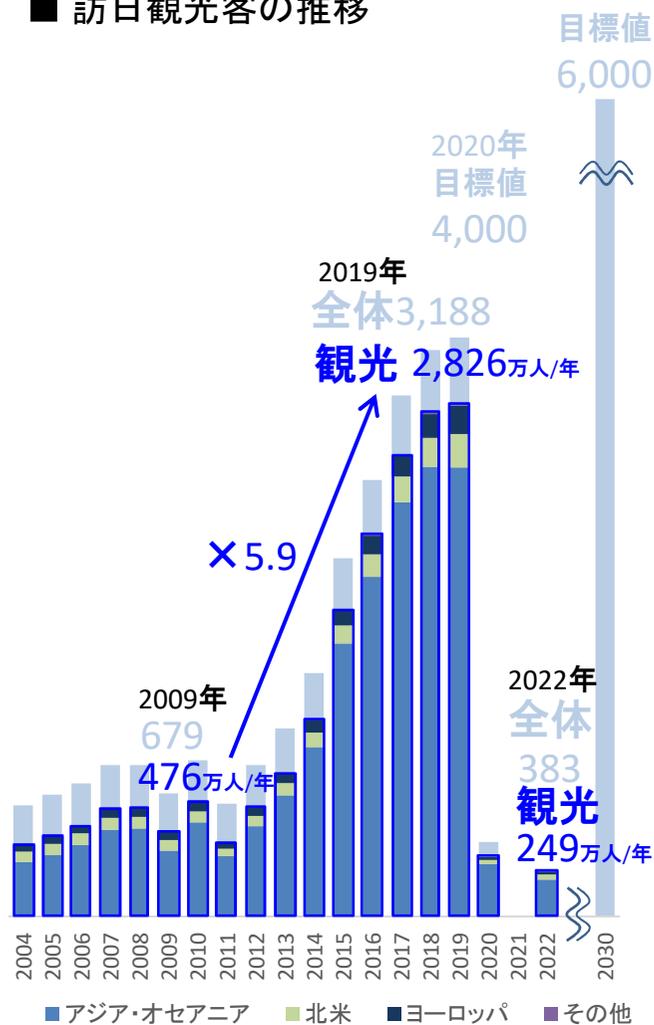


計画・構想段階からの連携

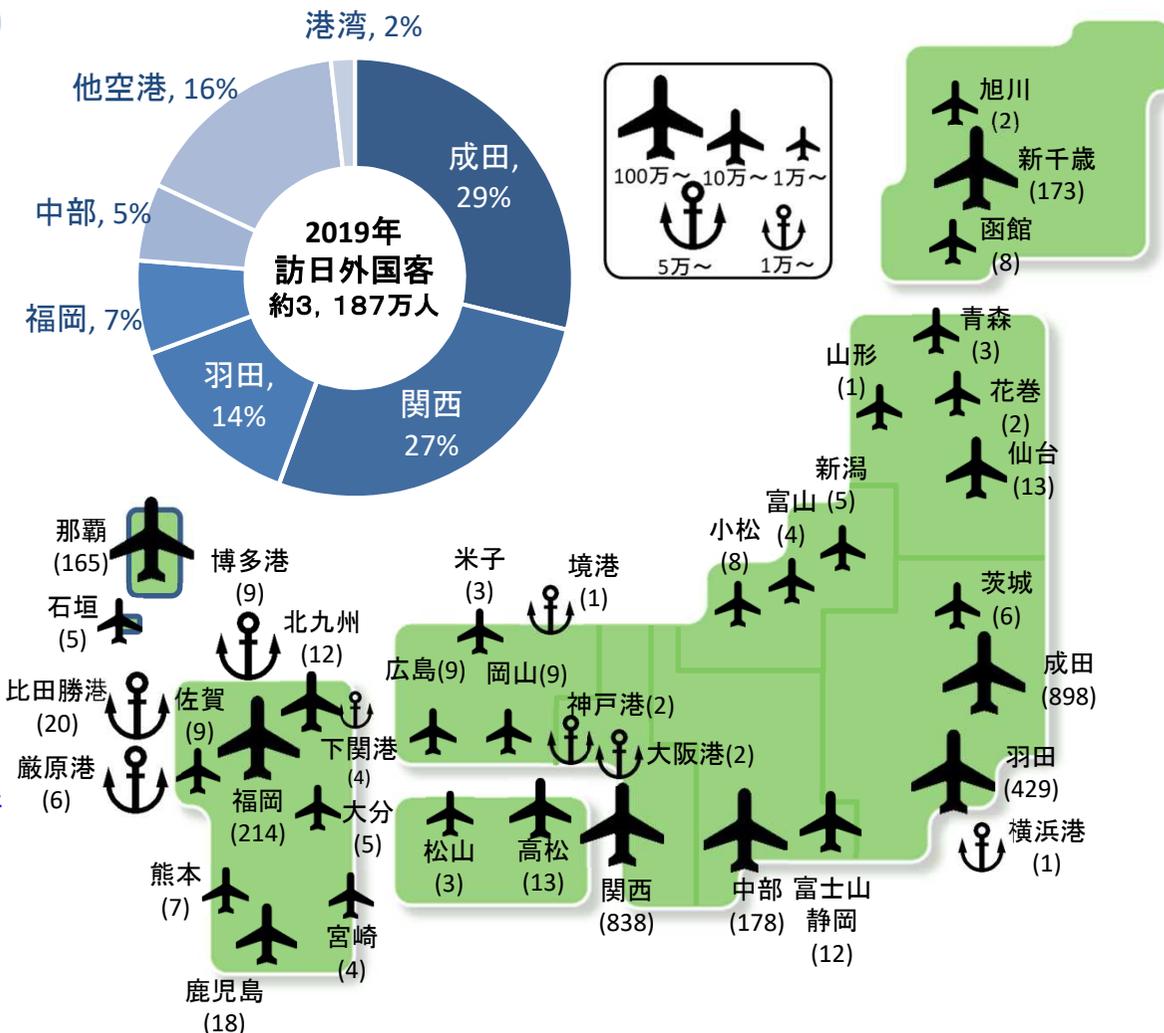


- 訪日外国人は3,000万人を超え、そのうち観光客は2,800万人に達する（10年で5.9倍）。
- コロナ禍以前は、成田・羽田・関西、中部のほか、多くの地方空港やクルーズ港から日本に入国。

■ 訪日観光客の推移



■ 訪日外国客の入国港（年間1万人以上を図示）



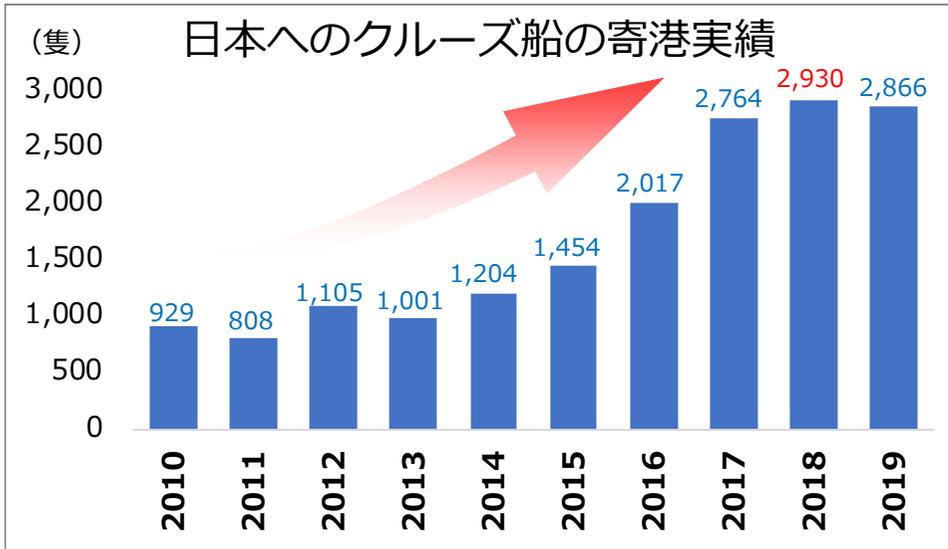
出典：訪日観光客の推移：JNTOホームページ
 訪日外国人旅行客数政府目標：『明日の日本を支える観光ビジョン』2016.3
 『明日の日本を支える観光ビジョン構想会議』（議長：内閣総理大臣）

出典：法務省 出入国管理統計（2019）、算出方法によりJNTO（左）の値と異なる。

インバウンド観光（増加するクルーズ船の寄港）

観光

- コロナ禍前は、日本全国の港湾へのクルーズ船の寄港が増加傾向。
- 複数の観光資源を周遊可能とすることで魅力を向上。

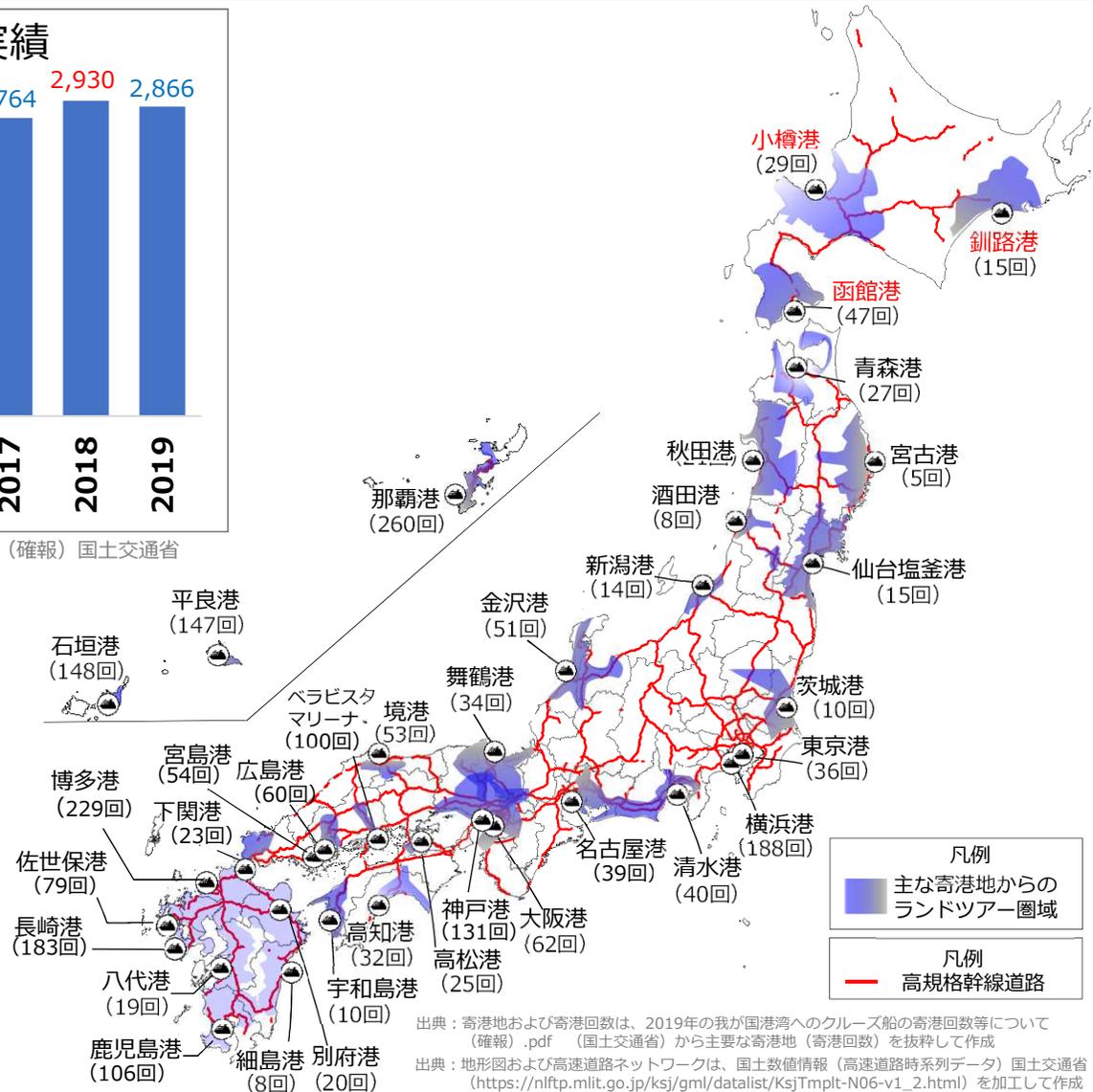


資料：2015年、2019年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数について（確報）国土交通省



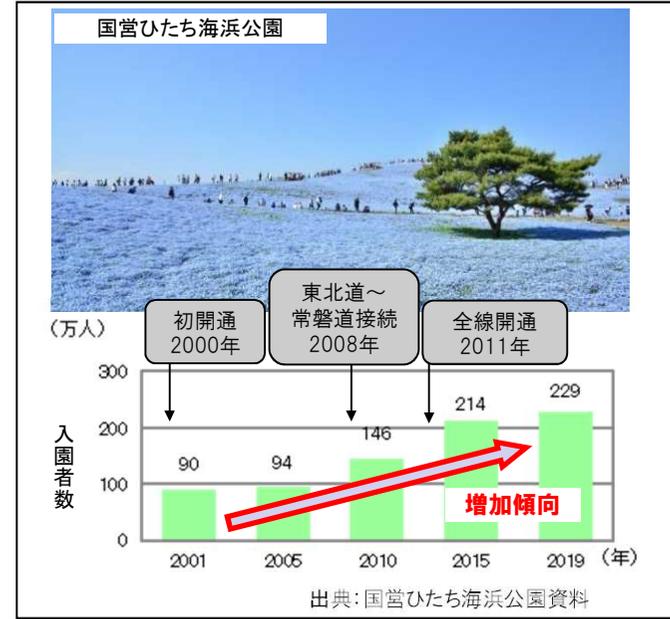
▲平良港に初寄港したダイヤモンドプリンセス号(2019.5)

出典：「OKINAWA Cruise Report」5月号について（2019年）内閣府沖縄総合事務局
<http://www.ogb.go.jp/kaiken/minato/015585/2019-OKINAWA-Cruise-Report>

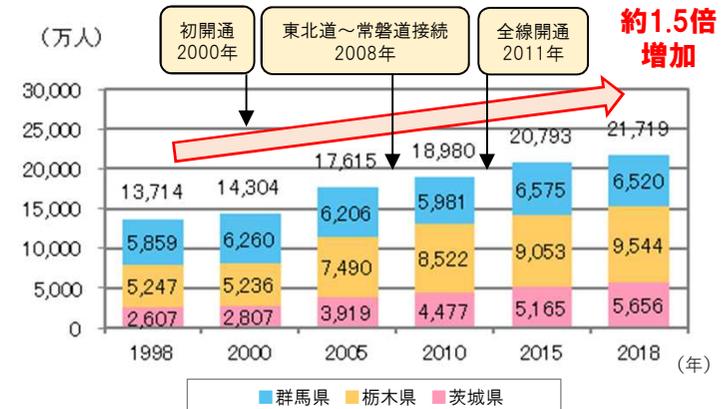


出典：寄港地および寄港回数は、2019年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数等について（確報）.pdf（国土交通省）から主要な寄港地（寄港回数）を抜粋して作成
 出典：地形図および高速道路ネットワークは、国土数値情報（高速道路時系列データ）国土交通省（https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-N06-v1_2.html）を加工して作成

○ 北関東道の整備により北関東3県での周遊観光が充実。観光地入込客数が増加。



観光入込客数の推移



バス会社の声

茨城出発のバス旅行は、栃木・群馬方面は目的地として以前から人気がありましたが、北関東道開通前は一般道を経由していたため、行程が組みにくいことが課題でした。北関東道全線開通後は、移動時間が大幅に短縮され、その時間で見学場所を増やすことができ、北関東3県の観光ツアーのバリエーションが増えました。さらに北陸方面へのツアーも組みやすくなりました。



出典：2021年1月ヒアリング調査結果

出典) NEXCO各社より提供

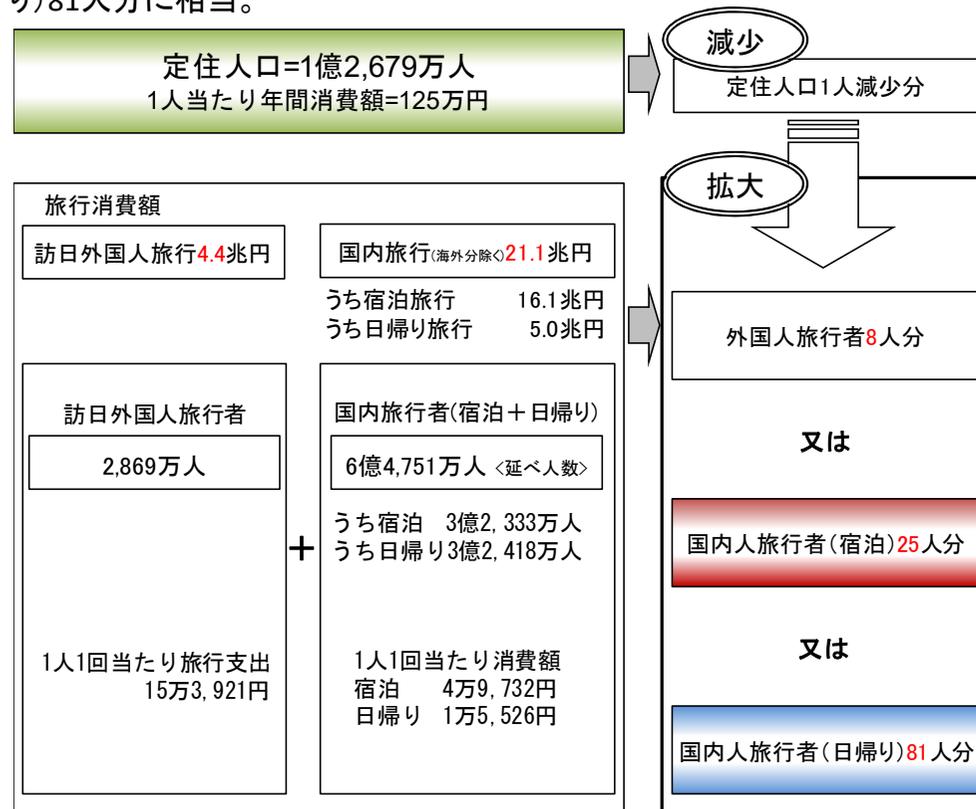
観光交流人口増大による経済効果

観光

- 観光交流人口増大により、定住人口による年間消費額に加え、旅行者による消費の増加が期待。
- 観光地を有する都市は、旅行者(日帰り、宿泊)により、定住人口を大きく超える経済効果が期待。

■観光交流人口増大による経済効果(2017年)

定住人口1人当たりの年間消費額(125万円)は、旅行者の消費に換算すると外国人旅行者8人分、国内旅行者(宿泊)25人分、国内旅行者(日帰り)81人分に相当。

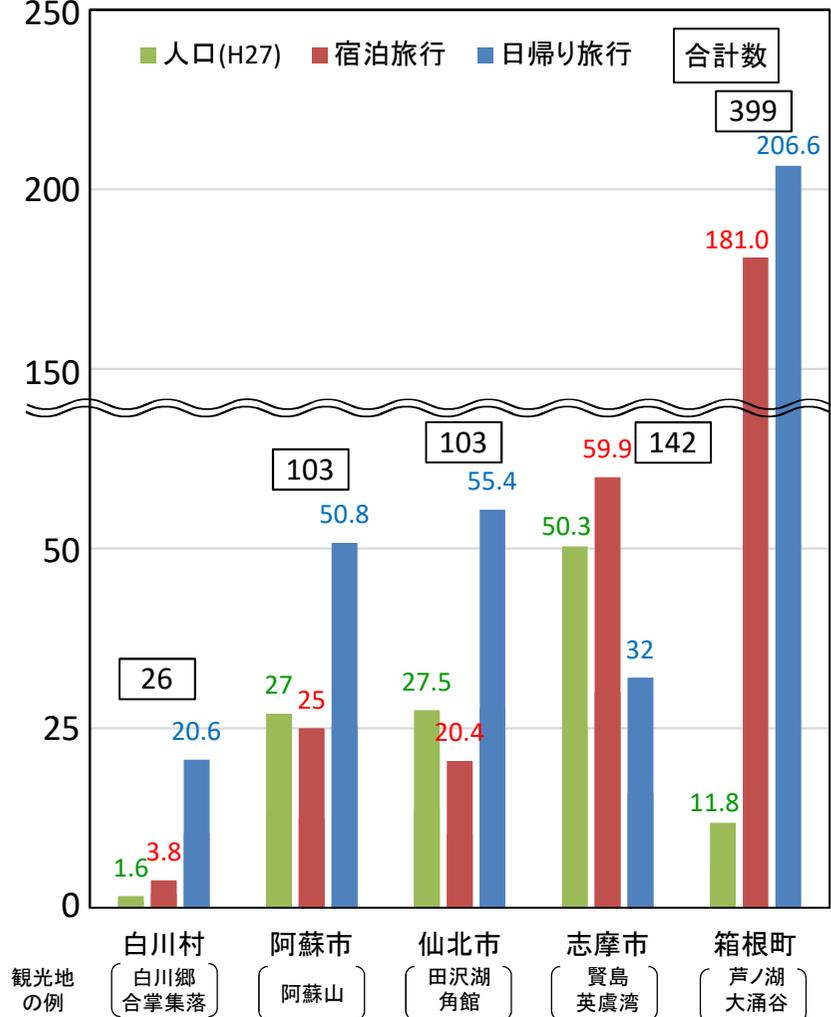


【出典】内閣官房 まち・ひと・しごと創生本部事務局、人材・組織の育成及び関係人口に関する検討会(第1回)「参考資料2 人材・組織の育成及び関係人口の検討に関する参考資料」をもとに作成

【注記】定住人口は2017年7月1日現在人口推計(総務省)、定住人口1人当たり年間消費額は2017年家計調査(総務省)による。旅行消費額の訪日外国人旅行は訪日外国人消費動向調査(2017年)より算出、国内旅行は旅行・観光消費動向調査(2016年)より算出。訪日外国人旅行者はJNTO(2017年)発表数値、国内旅行者は旅行・観光消費動向調査(2017年)より算出。訪日外国人旅行者1人1回当たり消費額は訪日外国人消費動向調査(2017年)、国内旅行者(宿泊/日帰り)1人1回当たり消費額は旅行・観光消費動向調査(2017年)より算出。定住人口1人減少分に相当する旅行者人数は、定住人口1人当たり年間消費額を訪日外国人旅行者又は国内旅行者1人1回当たり消費額で除したものの。(※観光庁資料)

■観光交流人口と定住人口の比較(試算)

(千人)



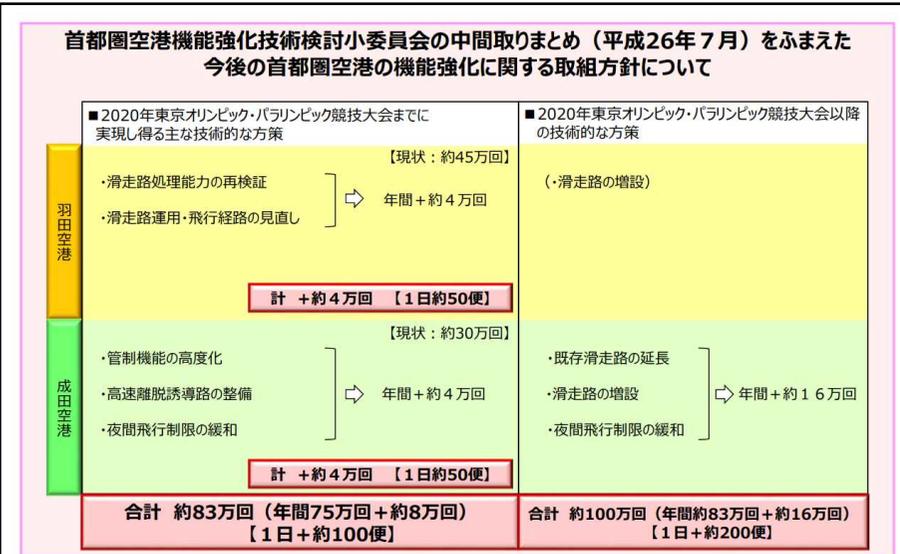
試算方法:「観光客入り込み数」より定住人口1人当たりの年間消費額に換算した国内旅行者(宿泊、日帰り)数から人口相当の人数に換算して算出

国際競争力の強化に向けた羽田空港アクセスの強化

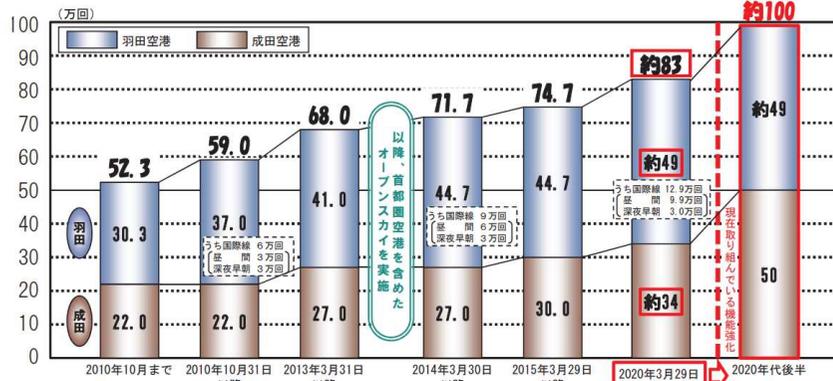
観光

- 増加する航空・観光需要に対応するため、羽田空港など首都圏空港の処理能力増強が進められている。
 - 国際競争力の強化には空港アクセス強化も重要であり、鉄道分野では新線整備の取り組みが進められている。
- ⇒道路分野においても、円滑な経済活動を支える基盤ネットワークの強化が必要

■羽田・成田空港の処理能力の増強の取り組み



※第9回交通政策審議会航空分科会資料 抜粋



*1 いずれも年間当たりの回数である。
*2 回数のカウントは、1離陸で1回、1着陸で1回のため、離着陸で2回とのカウントである。

※令和5年度航空局関係予算決定概要令和4年12月国土交通省航空局 抜粋

■鉄道分野の取り組み状況

羽田空港アクセス線（東山手ルート）

羽田空港アクセス線のうち、「東山手ルート」および「アクセス新線」は、既存ストックも活用し東京駅と羽田空港を直結し、宇都宮線・高崎線・常磐線方面からの空港アクセスを改善

概算費用：約2,800億円
開業予定：2031年度



※「JR東日本ニュース 羽田空港アクセス線（仮称）の本格的な工事に着手します（2023年4月4日）」より

京急空港線羽田空港第1・第2ターミナル駅引上線

品川駅の2面4線化と合わせて引上線を整備することで、輸送力を増強し、羽田空港アクセスの利便性向上を図る計画



概算費用：約210億円
開業予定：2030年頃

※京浜急行電鉄（株）からの鉄道の旅客運賃の上限変更認可申請に係る審議（3回目）資料より（概算費用には、別途、国側の負担あり）

新空港線（蒲蒲線）

JR・東急蒲田駅と京急蒲田駅間のミッシングリンクを解消し、大鳥居駅の手前で京急空港線に乗り入れる計画



概算費用：約1,360億円
開業予定：2030年代後半

※大田区HP 新空港線（蒲蒲線）メインページより（概算費用・開業予定は第1期整備となる矢口渡から～京急蒲田までの区間）

高規格道路ネットワークのあり方 論点整理(案)