

健全な地域間競争に資する国内交流基盤（交通分野）に関する現状と課題（資料編）

1 我が国の交通基盤整備状況はどうなっているか

全国総合開発計画における交通体系に関する記述	1
交通関係社会資本整備の変遷（1970～2000 年）	2

2 我が国の国内交通の流動状況はどうなっているか

国内旅客、貨物輸送量の推移	6
一人当たりの年間総移動距離 国際比較	7
距離帯別の交通機関分担率	9
輸送機関分担率の国際比較	10
世代別の移動目的の変化	11

3 全国 1 日交通圏等の全総計画における構想の達成状況はどうなっているか

全国 1 日交通圏の形成状況	12
地域半日交通圏の形成状況	13
東アジア 1 日交通圏の形成状況	14

4 地域ブロック別の競争力はどのようになっているか

1 人当たり県内総生産（名目値）	16
1 人当たり製造品出荷額（名目値）	17
1 人当たり商業年間販売額（卸売＋小売）（名目値）	18
ブロック別 1 人当たり輸出入額	19
観光入込客数（1999 年（度））・1 万人当たり宿泊客数	20

製造品出荷額と高速道路・取扱量の大きな港湾	21
人口の増減と広域交通基盤	22
東北自動車道沿線の岩手県内のインターチェンジから 30 分県内にある市町村の競争力について	23

5 交通流動から見た地域ブロック形成をどのように考えるか

交通流動から見た 82 都市圏域設定（都市圏と中心市の位置図）	24
1990 年～2000 年における高速道路（高規格幹線道路）の整備状況	25
交通機関別の各都市圏のつながり（高速道路）	26
交通流動から見た地域ブロック形成	28

6 高度道路交通通信システム（ITS）の進展により交通はどのように変化していくか

ITS の導入状況（ETC の導入状況）	29
ITS の導入状況（カーナビ・VICS の出荷台数累計）	30
ITS の導入状況（AHS）	31

（参考資料）

交通機関別の各都市圏のつながり（鉄道・航空）	参考資料 1、参考資料 2
新幹線整備状況	参考資料 3
高規格幹線道路整備状況	参考資料 4
拠点空港の整備	参考資料 5
港湾整備状況	参考資料 6

全国総合開発計画における交通体系に関する記述

これまでの5次にわたる全国総合開発計画においては、基本目標を達成するための交通体系整備の基本的な考え方、整備目標を示し、交通基盤整備の指針としての役割を果たしてきた。

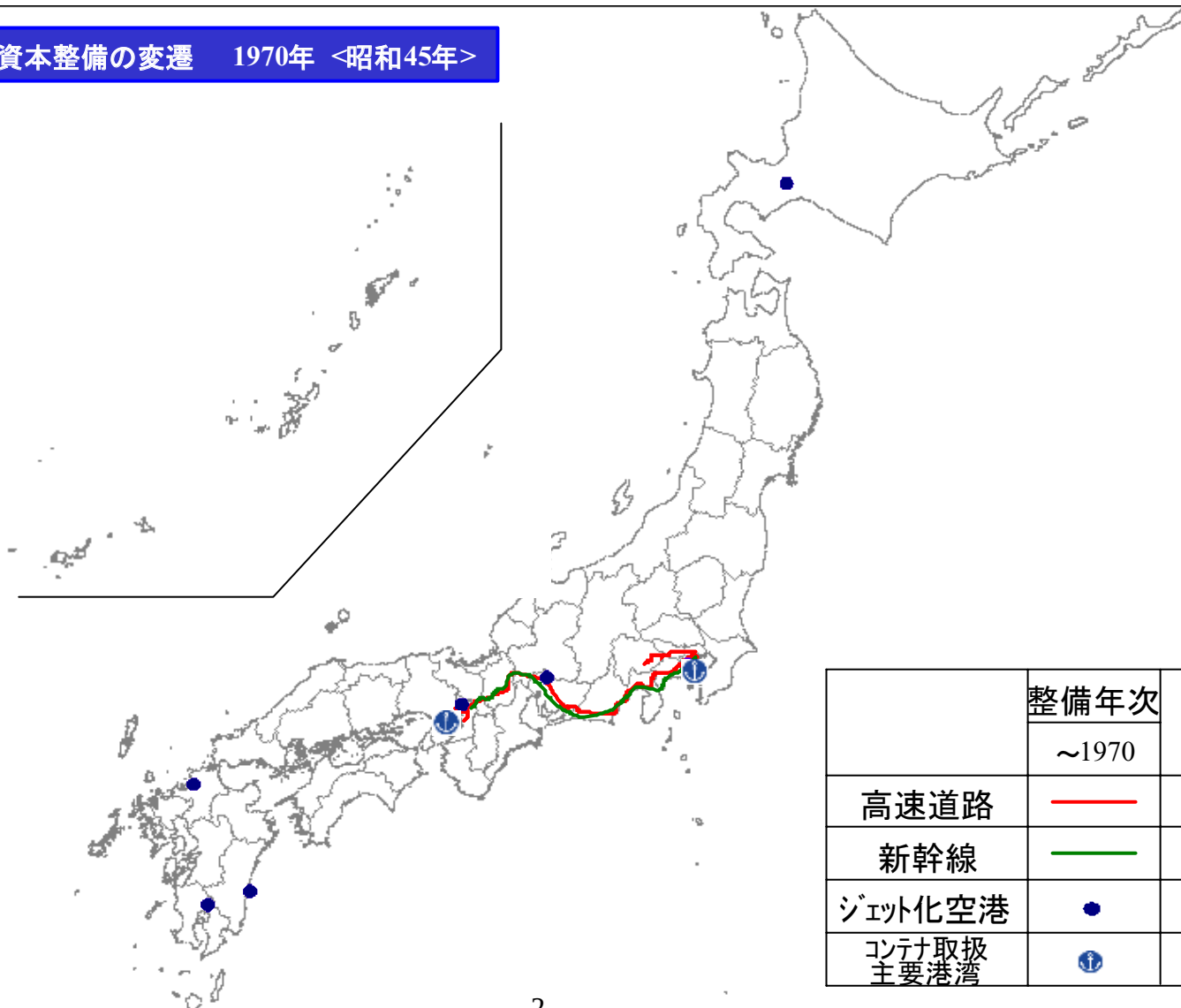
名称	基本目標	交通体系整備の基本的な考え方	整備目標(高速道路、新幹線、国際港湾、国際空港)
	開発方式		
全総 1962	地域間の均衡ある発展	○既成大集積と大規模な地方開発拠点とを結ぶ大動脈的幹線路を極力先行的に整備 ○大規模工業開発地区等において適正規模の各種交通機関の施設を重点的に整備	○高速自動車国道等の整備充実 ○新幹線は東京・大阪間完成、大阪以西は需要動向を見て対処
	拠点開発方式		
新全総 1969 1972改	豊かな環境の創造	○7 大中核都市を連結する高速交通体系を総合的、先行的に整備 ○国際交流緊密化に対応して、国際空港、国際港湾および関連施設を整備	○高速道路網の建設(7,600kmのネットワーク図) ○札幌・福岡間の新幹線の建設を計画、実施 ○4大域を中心とした国際貿易のための港湾施設 ○新東京国際空港ほか数カ所の国際空港の建設
	大規模プロジェクト構想		
三全総 1977	人間居住の総合的環境の整備	○幹線交通のサービスを全国にわたって均衡化	○高規格幹線道路網1万 km 余 ○新幹線整備計画5線の徹底的な調査 ○15箇所程度の国際港湾 ○10箇所程度の国際交流の拠点となる空港
	定住構想		
四全総 1987	多極分散型国土の構築	○高速交通体系の全国展開により、全国の主要都市間の連絡を強化(全国1日交通圏) ○大都市圏における国際流通機能を強化するとともに、地方圏における国際交通利用の利便性を向上	○高規格幹線道路網14,000km ○新幹線整備計画5線は逐次建設に着手 ○国際海上交通網を形成するおよそ15地区の国際拠点港湾 ○国際交流機能を強化のためおよそ15箇所の空港
	交流ネットワーク		
21世紀の国土のグランドデザイン 1998	多軸型国土構造形成	○地域自立のための各種機能へのアクセス機会の均等化を広域的観点で実現(全国1日交通圏、地域半日交通圏) ○全国各地域と世界とのアクセス機会の均等化(東アジア1日圏)	○高規格幹線道路網14,000km、地域高規格道路6,000～8,000km ○整備新幹線は、既着工区間等の所要の整備 ○4大域に大水深国際海上コンテナターミナル、8地区に地域のゲートとなる国際港湾 ○東京圏、関西圏、中部圏に競争力の高い国際空港、各ブロックに地域のゲートとなる国際空港
	参加と連携		

ポイント：我が国の交通基盤整備状況はどうなっているか。

交通関係社会資本整備の変遷

1970年時点の交通関係社会資本整備は、太平洋ベルト工業地帯の東京～大阪間の整備が主体となっていた。

交通関係社会資本整備の変遷 1970年 <昭和45年>



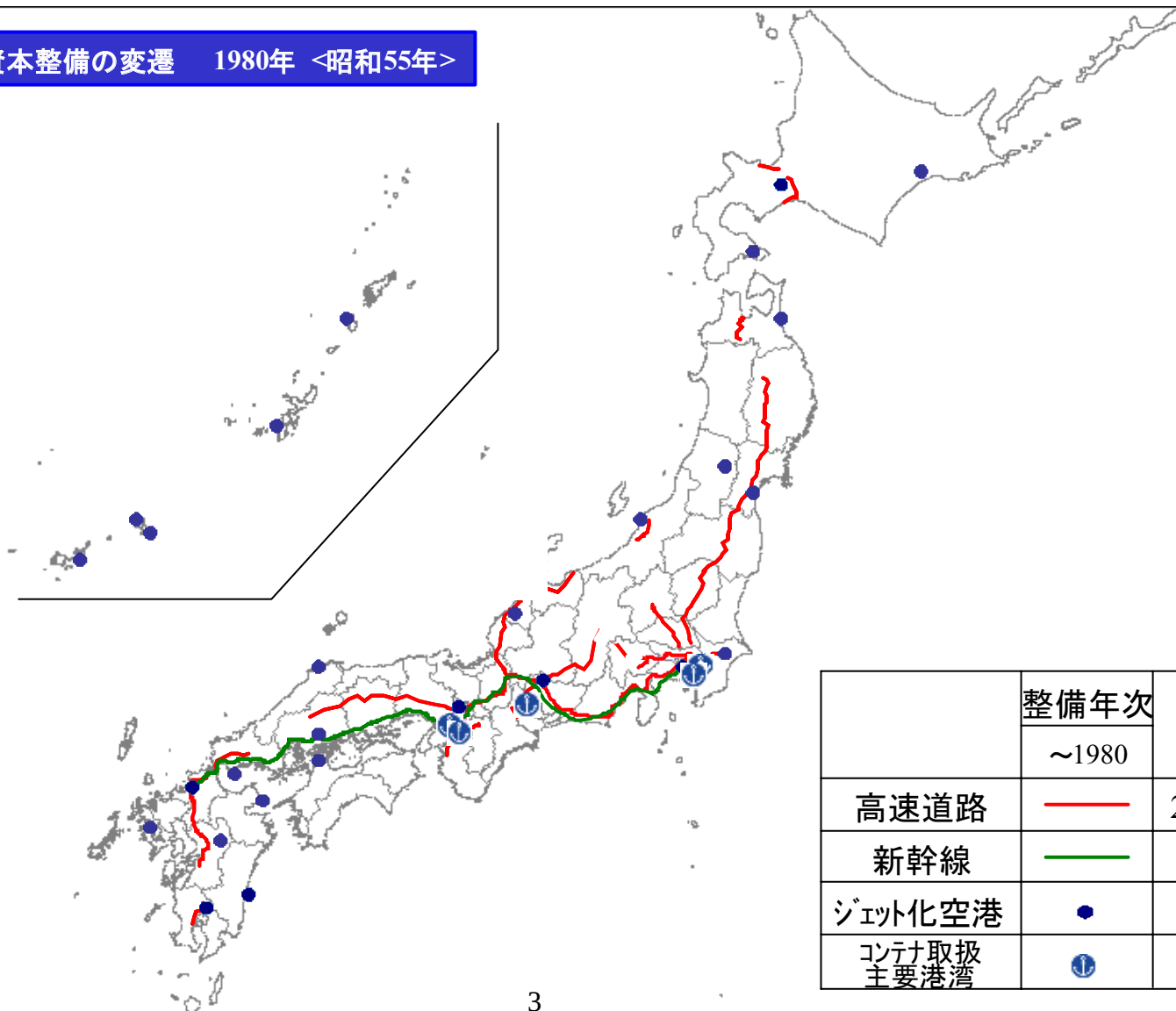
	整備年次	総延長 ・箇所
	～1970	
高速道路	—	638.5(km)
新幹線	—	515(km)
ジェット化空港	●	7 箇所
コンテナ取扱 主要港湾	①	2 箇所

ポイント：我が国の交通基盤整備状況はどうなっているか。

交通関係社会資本整備の変遷

1980年には、高速道路、新幹線が国土を縦貫する形となり、ジェット化空港も全国に整備され、主要な港湾においてコンテナ埠頭の整備が進んだ。

交通関係社会資本整備の変遷 1980年 <昭和55年>

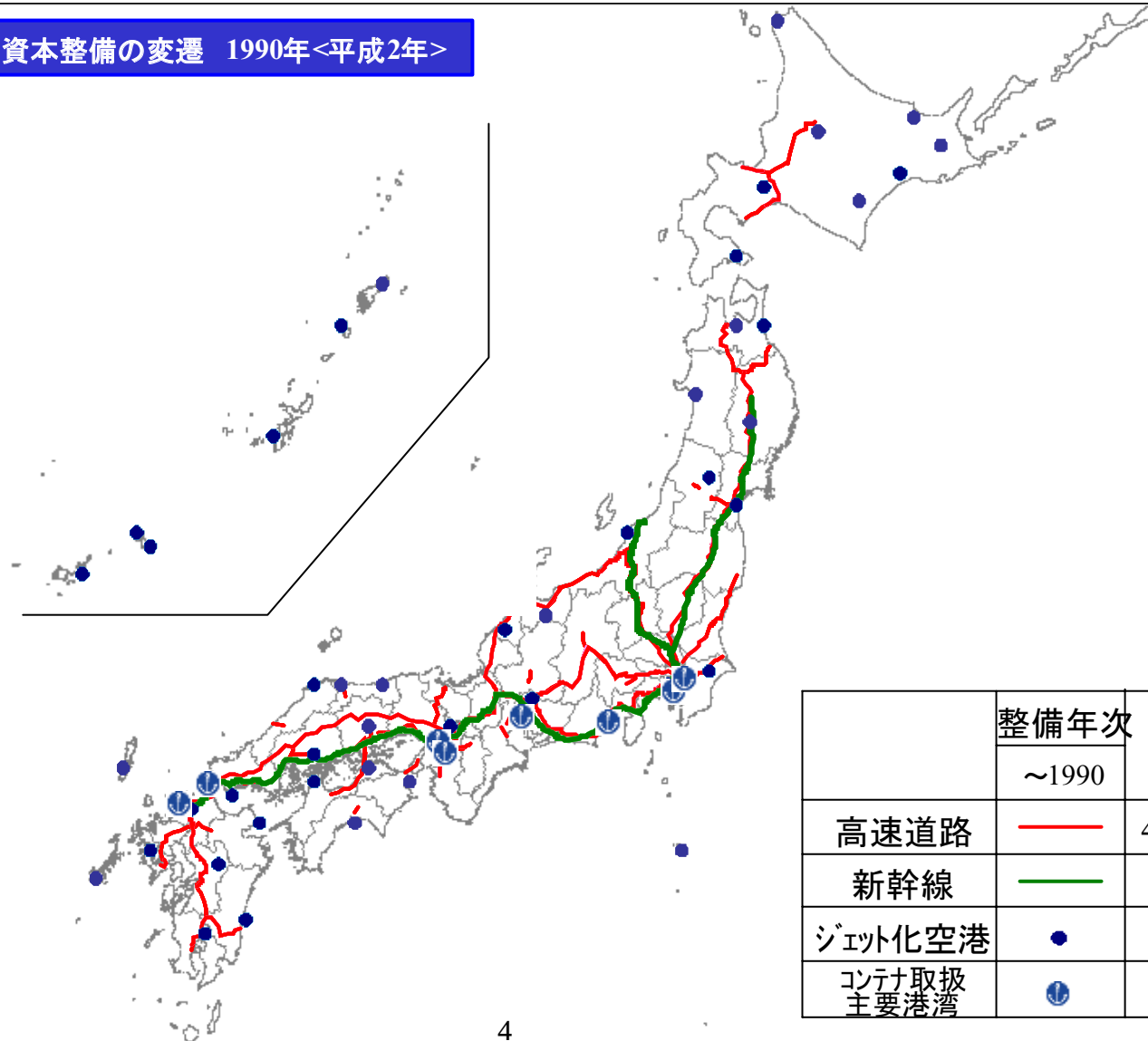


	整備年次	総延長 ・箇所
	～1980	
高速道路		2,579.1(km)
新幹線		1,069(km)
ジェット化空港		27 箇所
コンテナ取扱 主要港湾		5 箇所

交通関係社会資本整備の変遷

1990年時点では、日本列島を縦貫する高速道路がほぼ完成し、東北・上越新幹線が開通した。また、本四架橋瀬戸大橋、青函トンネルの完成により、日本列島が陸上交通機関で結ばれた。

交通関係社会資本整備の変遷 1990年<平成2年>



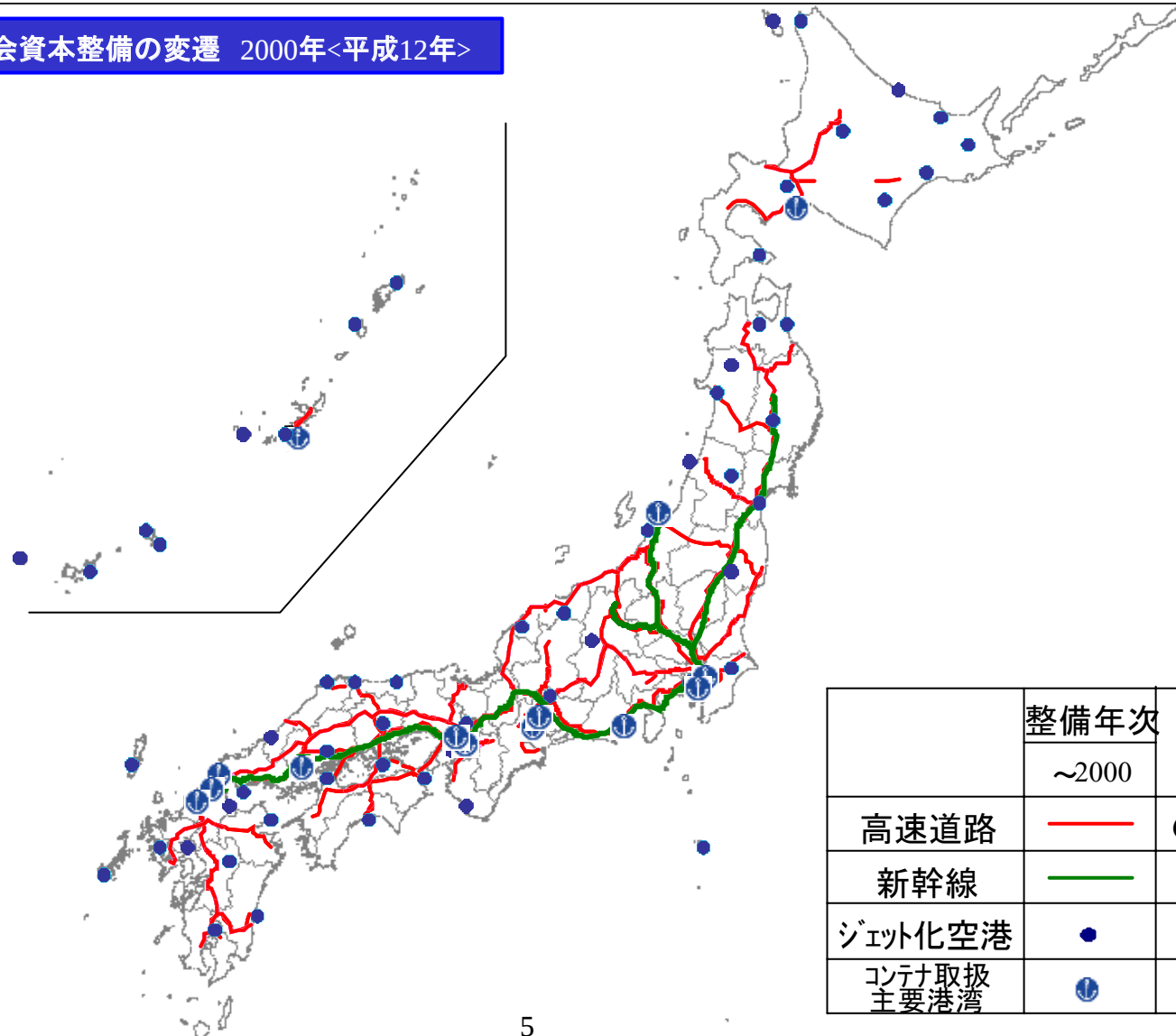
	整備年次	総延長 ・箇所
	～1990	
高速道路	—	4,766.9(km)
新幹線	—	1,832(km)
ジェット化空港	●	47 箇所
コンテナ取扱 主要港湾	ⓘ	8 箇所

ポイント：我が国の交通基盤整備状況はどうなっているか。

交通関係社会資本整備の変遷

2000年時点では、国土を縦貫する高速道路に加え、横断する路線の整備が進んだ。新幹線の東京駅乗り入れ、在来線との直通運転化が進められ、航空においては、ほぼ全ての空港がジェット化された。

交通関係社会資本整備の変遷 2000年<平成12年>

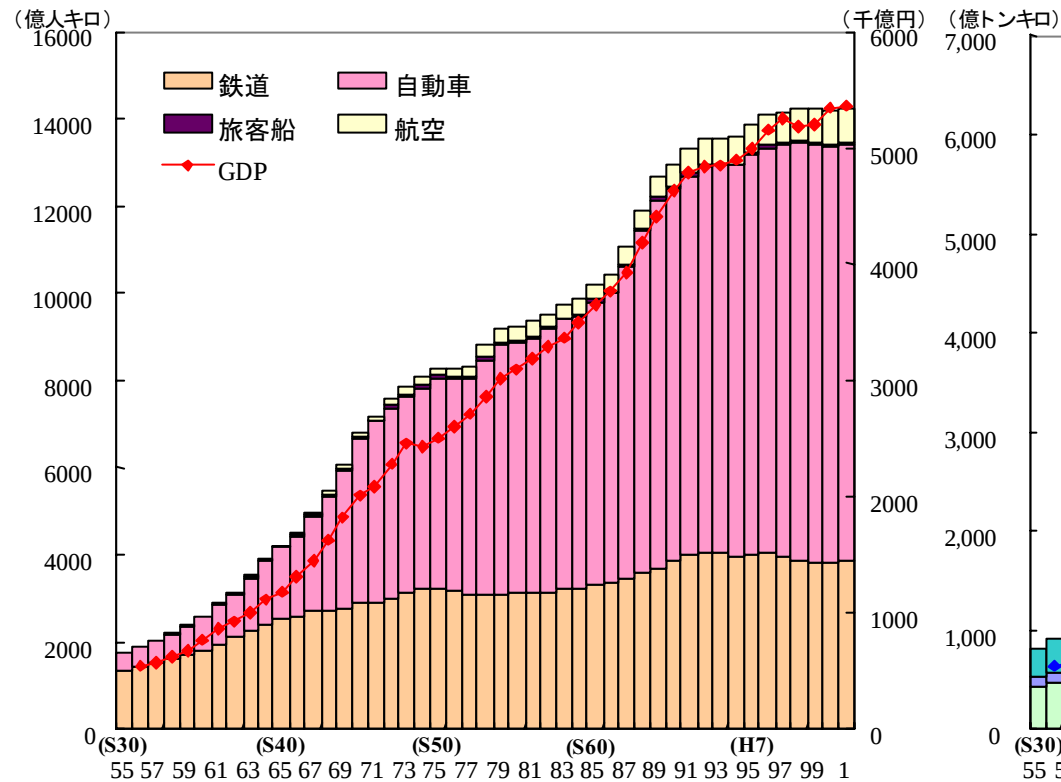


	整備年次	総延長 ・箇所
	～2000	
高速道路	—	6,799.3(km)
新幹線	—	1,953(km)
ジェット化空港	●	60 箇所
コンテナ取扱 主要港湾	●↓	14 箇所

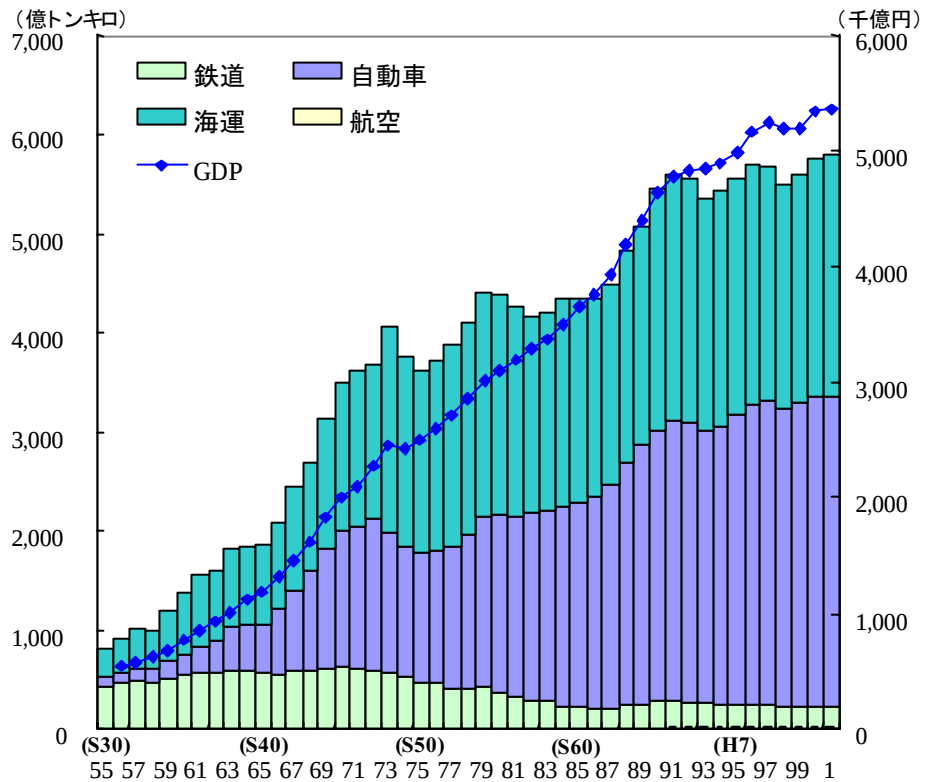
国内旅客、貨物輸送量の推移

国内旅客輸送は、近年ほぼ横ばい傾向で推移、自動車と航空は堅調に伸びている。国内貨物輸送は、近年横ばい傾向。

旅客



貨物



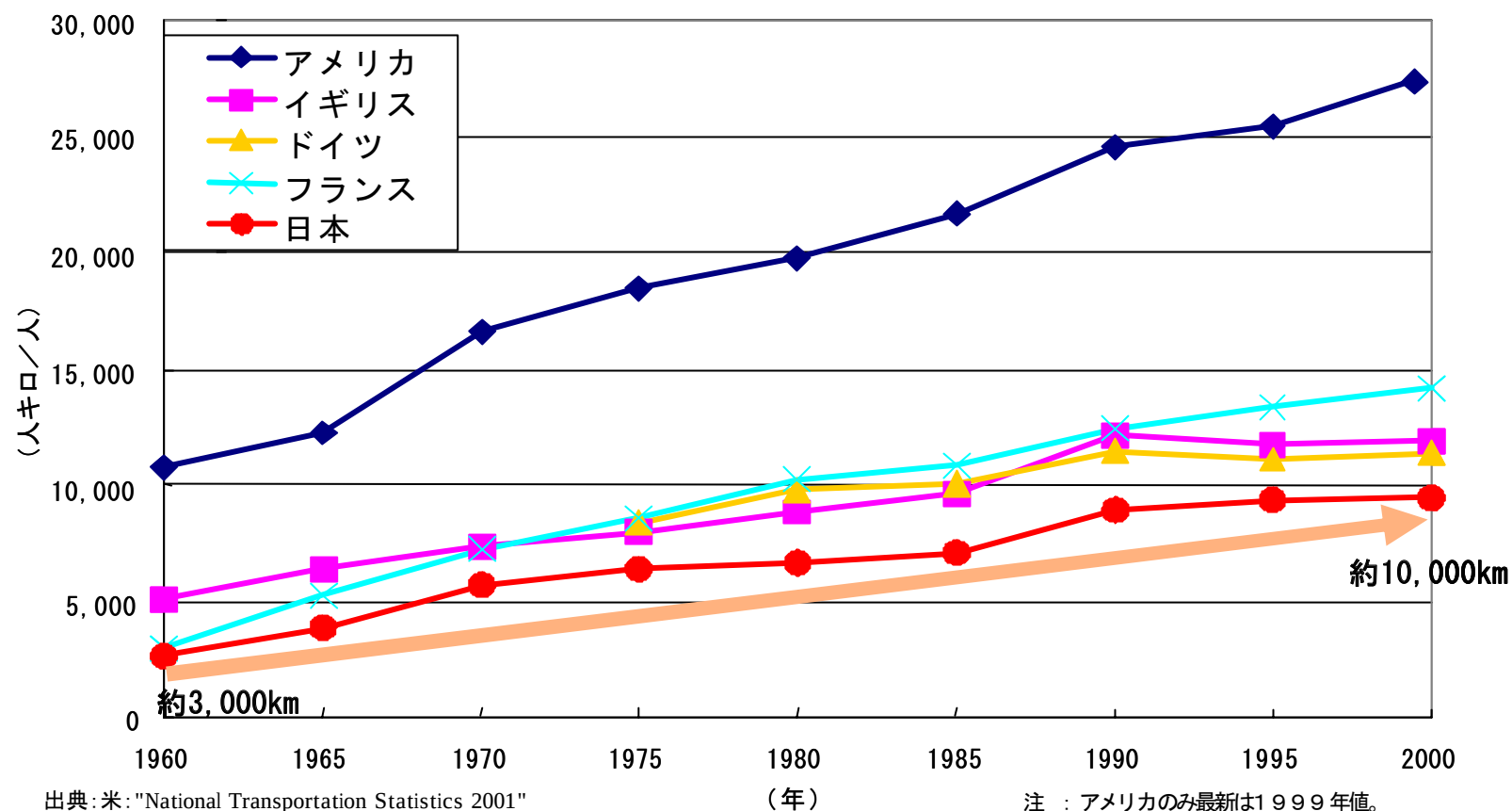
※GDPは実質GDPである。

※なお、1987年から自動車に軽自動車及び自家用貨物自動車を含めることとしたため、それ以前については、1987年の軽自動車の割合(約25%)を用いて補正した。

出典：陸運統計要覧

一人当たりの年間総移動距離 国際比較

国土面積の大きい米国は、欧州、日本の約3倍の28,000kmの総移動距離。日本の1人当たりの年間総移動距離は、1960年の約3,000kmに比べて、2000年は 約10,000kmと3倍以上に増加した。国土面積が同程度か小さい欧州諸国に比べ、日本は人口1人あたりの移動距離は小さい。



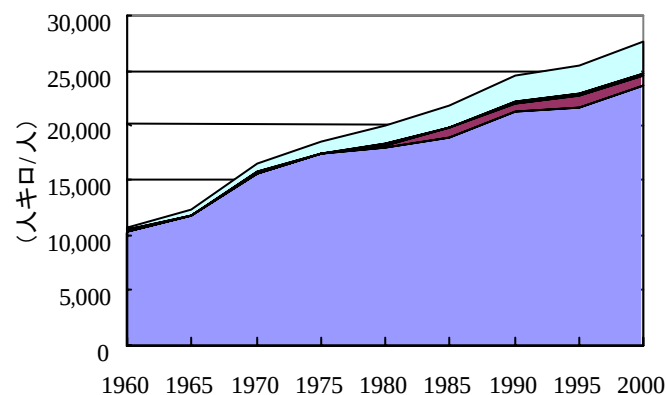
出典：米："National Transportation Statistics 2001"
英："Transport Statistics Great Britain 2001"
独："Verkehr in Zahlen 2001/2002"
仏："Les Transports en 2001"
日："交通経済統計要覧 2001"

注：アメリカのみ最新は1999年値。
全て、トラック、オートバイ、自転車、徒歩を除く。
日本は、軽貨物車及び自家用貨物車も除く。

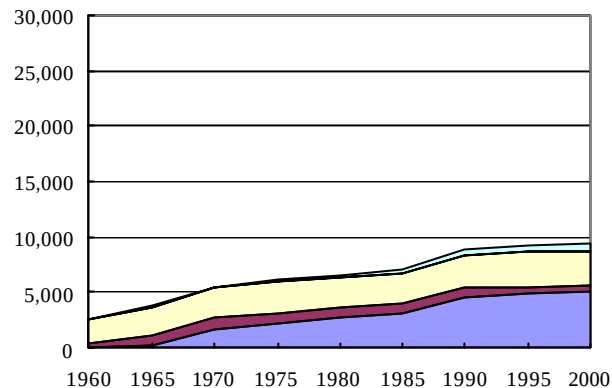
ポイント：我が国の国内交通の流動状況はどうなっているか。

一人当たりの年間総移動距離 国際比較(輸送機関別)

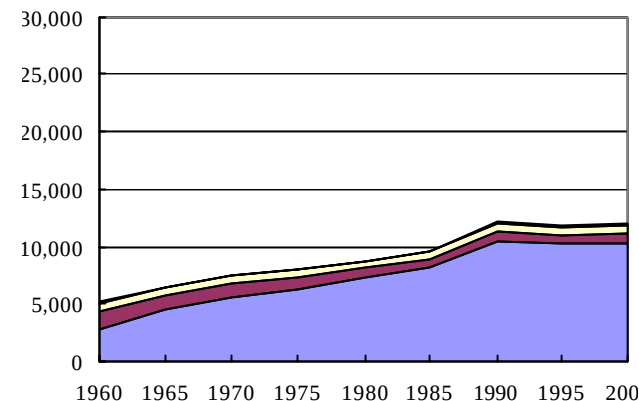
日本は欧米諸国に比較して鉄道移動の占める割合が大きい。欧州諸国の人口一人当たりの乗用車による移動距離は、概ね1万人キロとなっている。



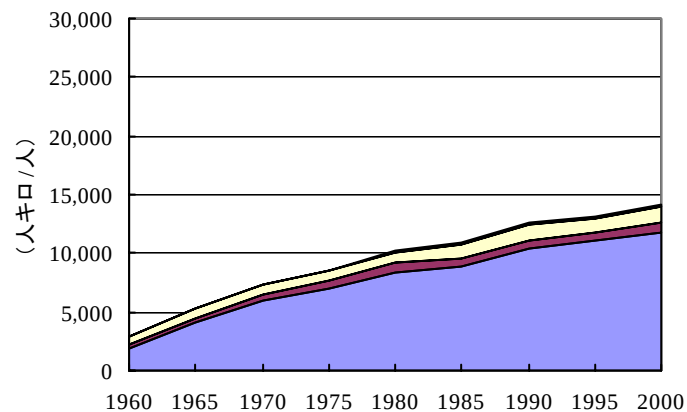
アメリカ



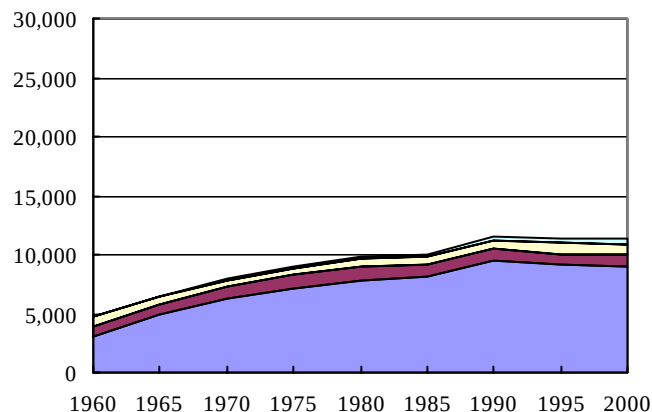
日本



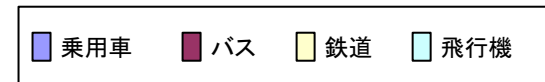
イギリス



フランス



ドイツ

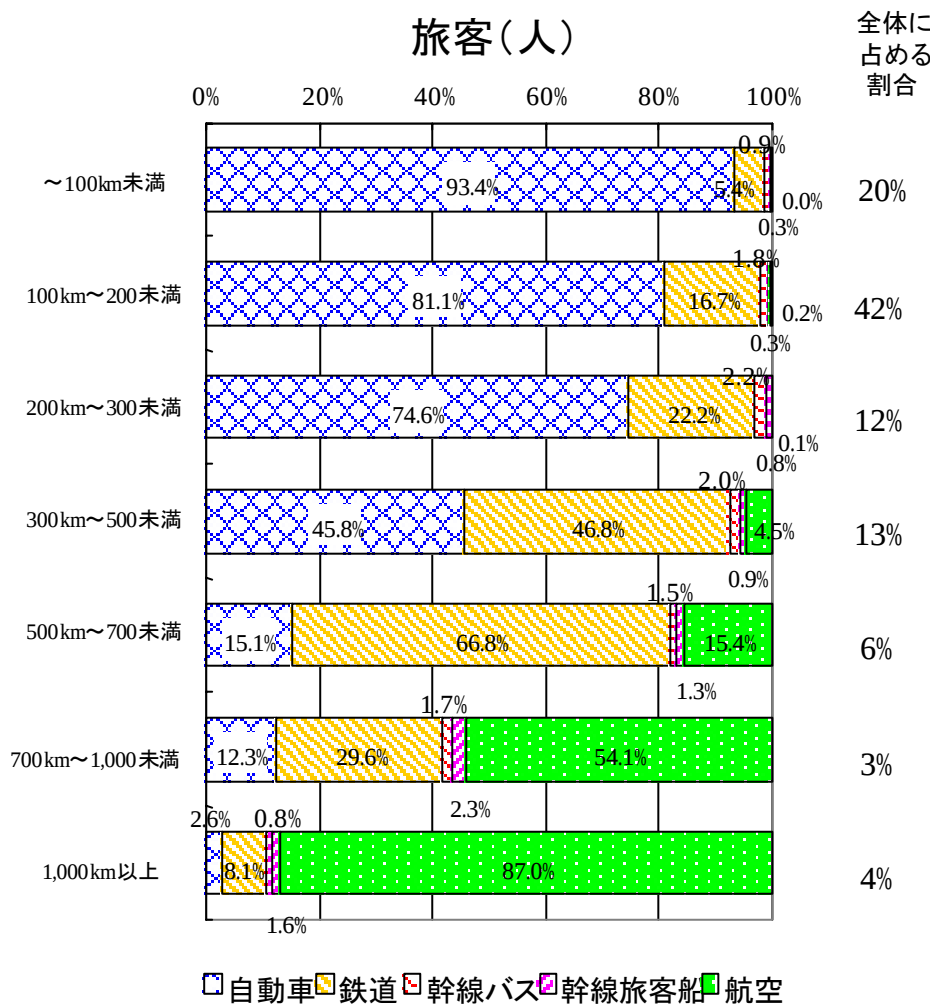


注：トラック、オートバイ、自転車、徒歩を除く。
日本は、軽貨物車及び自家用貨物車も除く。

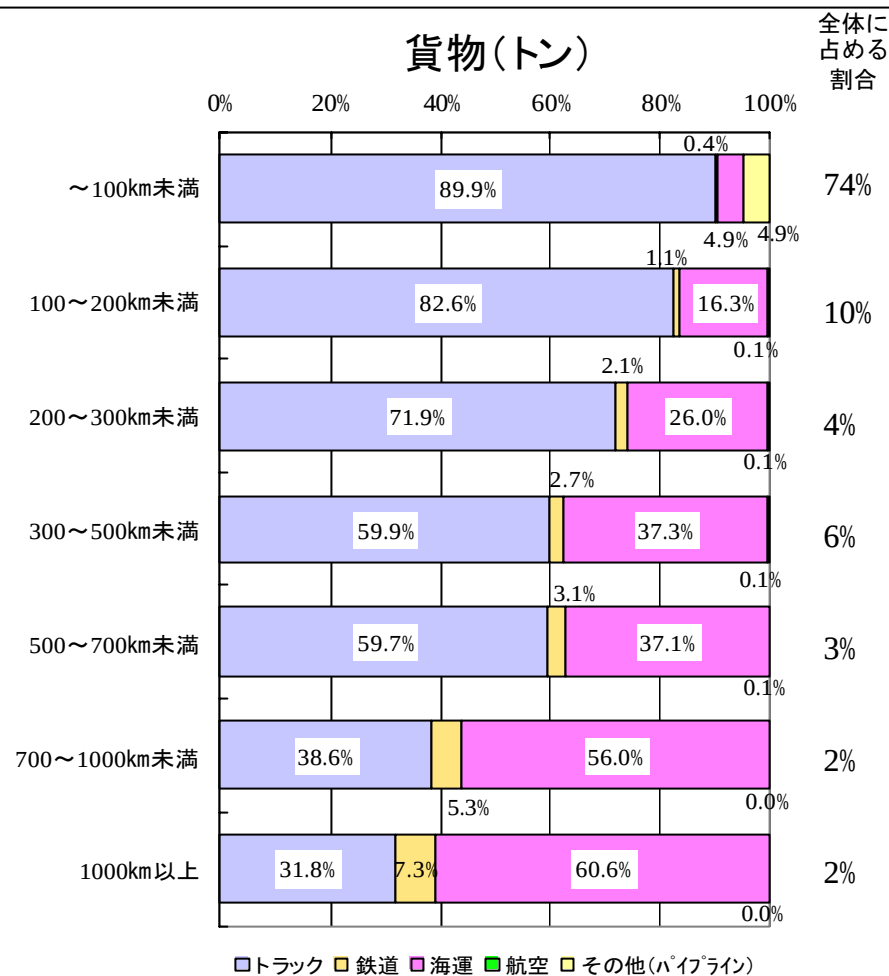
出典：米："National Transportation Statistics 2001"
英："Transport Statistics Great Britain 2001"
独："Verkehr in Zahlen 2001/2002"
仏："Les Transports en 2001"
日："交通経済統計要覧 2001"

距離帯別の交通機関分担率

県境を越える国内旅客については、近・中距離は自動車、中距離は鉄道、長距離は航空という傾向にある。国内貨物については、近距離は自動車、長距離になるに従い、海運・鉄道のシェアが大きい傾向にある。



出典：平成12年度幹線旅客純流動調査

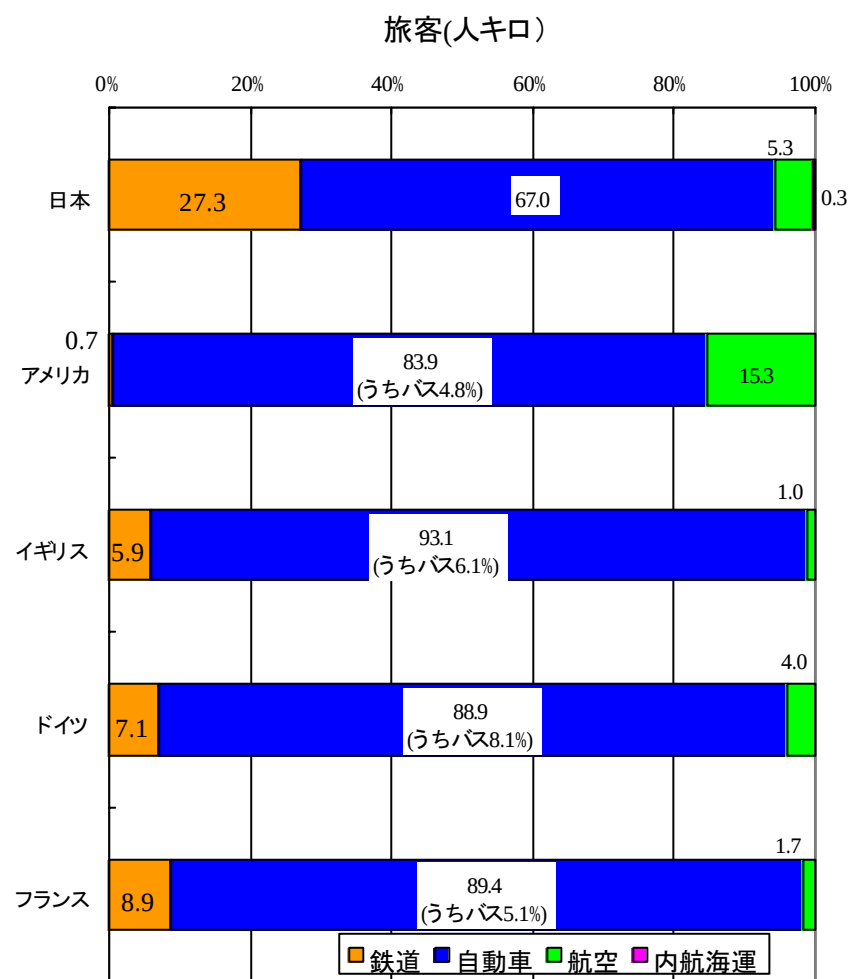


出典：平成12年度全国貨物純流動調査

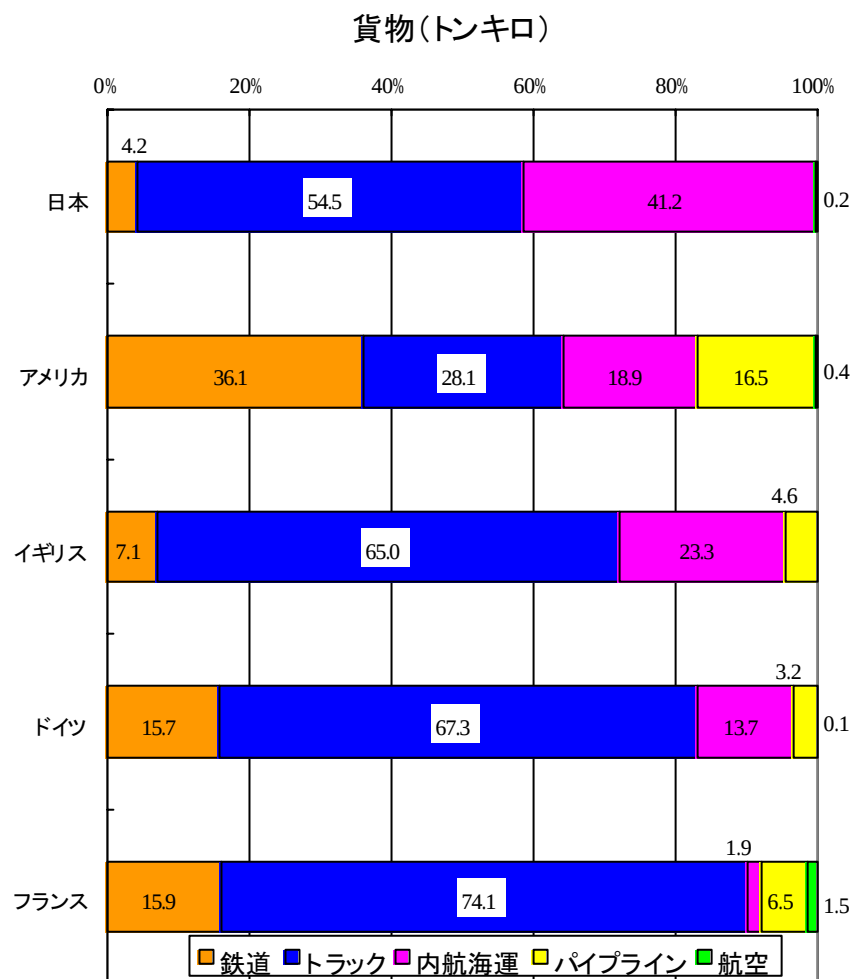
ポイント：我が国の国内交通の流動状況はどうなっているか。

輸送機関分担率の国際比較

旅客輸送については、日本は欧米4カ国と比較して鉄道の割合が高い。貨物輸送については、日本は欧米4カ国と比較して内航海運の割合が高い。



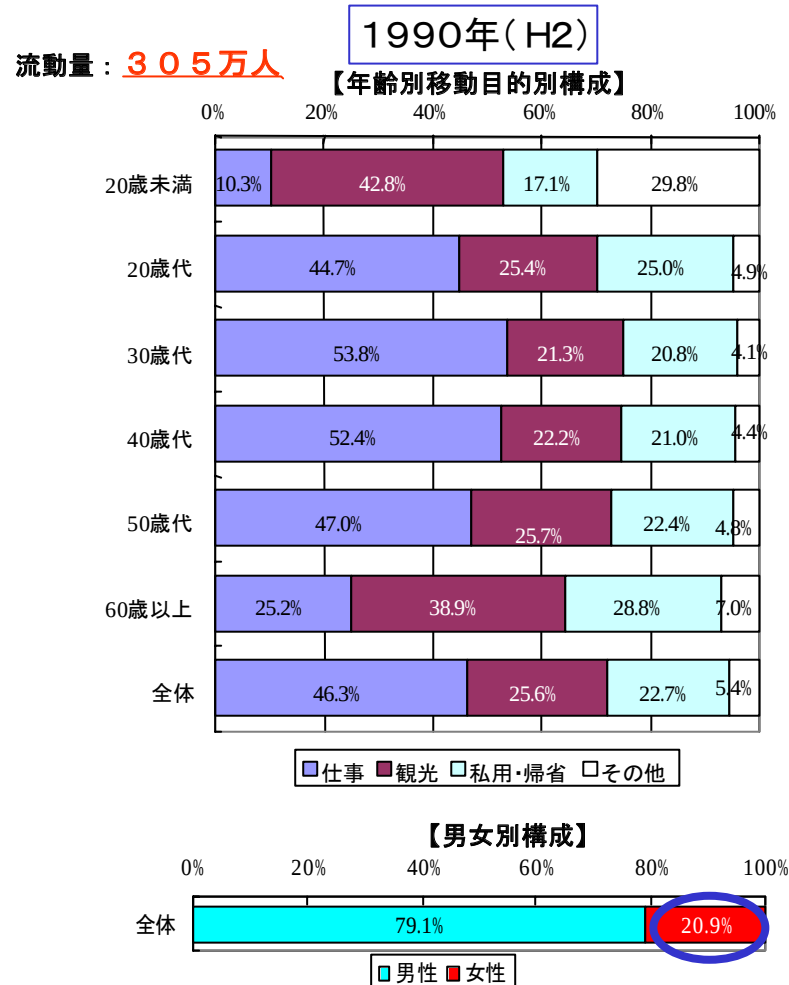
出典：平成11年版陸運統計要覧等 10



出典：平成11年版陸運統計要覧等

世代別の移動目的の変化

2000年秋期の県間を越える平日1日の旅客純流動量は356万人で、10年前と比べて約15%増加している。移動目的別にみると、全体では、この10年間で仕事目的が減り、観光目的が増えている。年齢別にみると、高齢者人口の増加に伴い、60歳以上の全体に占める割合が、12%から20%に増え、60歳以上の移動目的は観光目的が大幅に増えている。男女別構成については、この10年間で女性が約5%増加している。



出典：平成2年度幹線旅客純流動調査

全体
に占める
割合

2%

16%

22%

29%

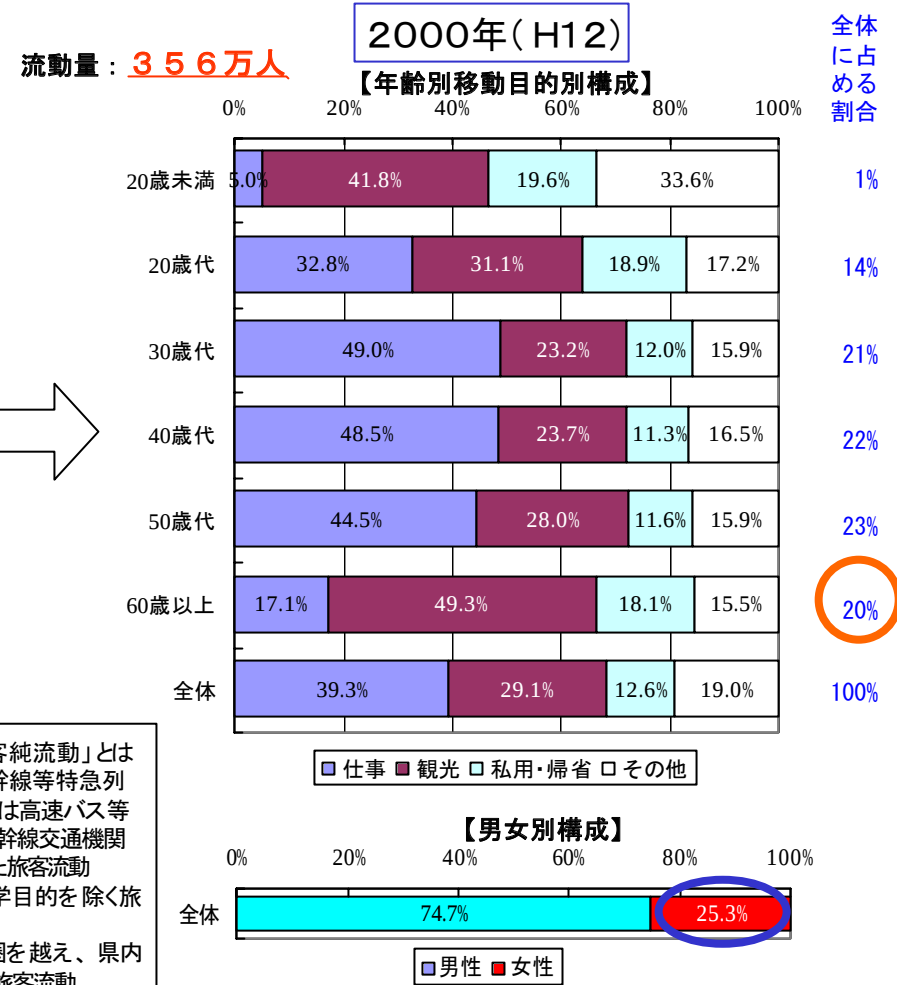
19%

12%

100%

「幹線旅客純流動」とは
・航空、新幹線等特急列車あるいは高速バス等といった幹線交通機関を利用した旅客流動
・「通勤・通学目的を除く旅客流動」
・日常生活圏を越え、県内々々を除く旅客流動

11



全体
に占める
割合

1%

14%

21%

22%

23%

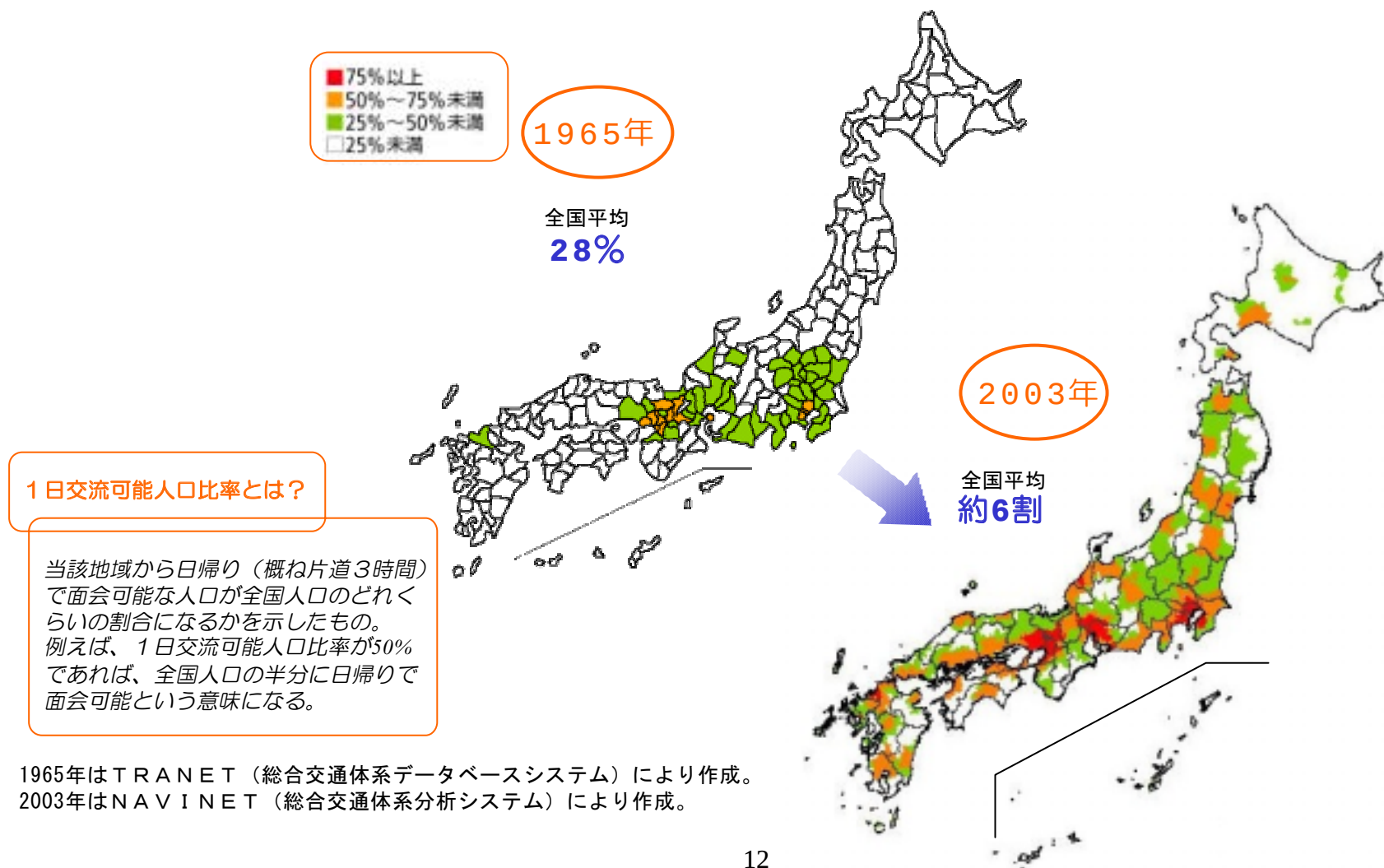
20%

100%

出典：平成12年度幹線旅客純流動調査

全国1日交通圏の形成状況

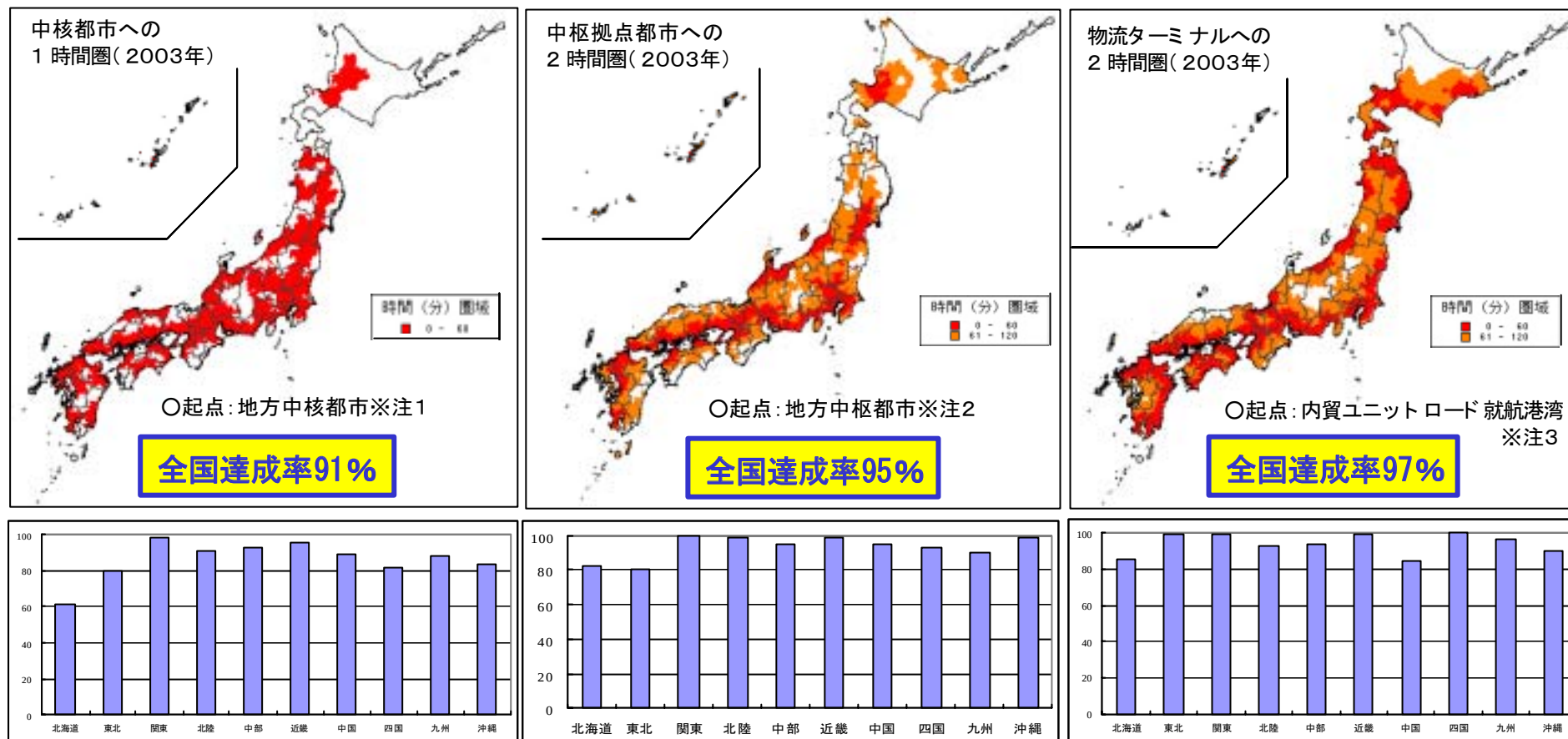
1日交流可能人口は、昭和40年には全国平均30%弱であったが、約40年で2倍の約6割に増加している。三大都市圏・福岡都市圏の交流可能人口は75%以上となっている一方、25%以下の地域は人口で8%、面積で42%を占め、地域間格差は依然として大きい。



ポイント：全国1日交通圏等の全総計画における構想の達成状況はどうなっているか。

地域半日交通圏の形成状況

半日での地域間での往復や余裕を持った日帰り活動を可能とする「地域半日交通圏」は9割以上で達成されている。



注1：中核都市（県庁所在地または人口が概ね30万人以上の都市、昼夜間人口比1以上）旭川、郡山、浜松、倉敷、福山、北九州十都道府県庁所在地

注2：地方中枢都市 特別区、横浜市、川崎市、さいたま市、千葉市、京都市、大阪市、神戸市、名古屋市、札幌市、仙台市、広島市、福岡市、北九州市、新潟市、金沢市、富山市、静岡市、浜松市、岡山市、高松市、松山市、熊本市、鹿児島市、那覇市

注3：物流ターミナル（内貿ユニットロード就航港湾） 室蘭、苫小牧、函館、小樽、釧路、十勝、青森、八戸、宮古、釜石、仙台塩釜、秋田、小名浜、日立、大洗、常陸那珂、千葉、東京、川崎、横浜、横須賀、新潟、直江津、敦賀、清水、御前崎、名古屋、三河、四日市、舞鶴、大阪、堺泉北、阪南、神戸、和歌山下津、宇野、水島、広島、呉、徳山下松、岩国、宇部、徳島小松島、高松、松山、新居浜、今治、東予、三島川之江、高知、宿毛湾、北九州、博多、苅田、唐津、大分、別府、佐伯、細島、油津、宮崎、鹿児島、志布志、那覇

注4：グラフは、各ブロックの総人口に占めるそれぞれの時間圏人口の割合を示したものである。 注5：人口は「住民基本台帳」（総務省）（平成14年）を使用している。

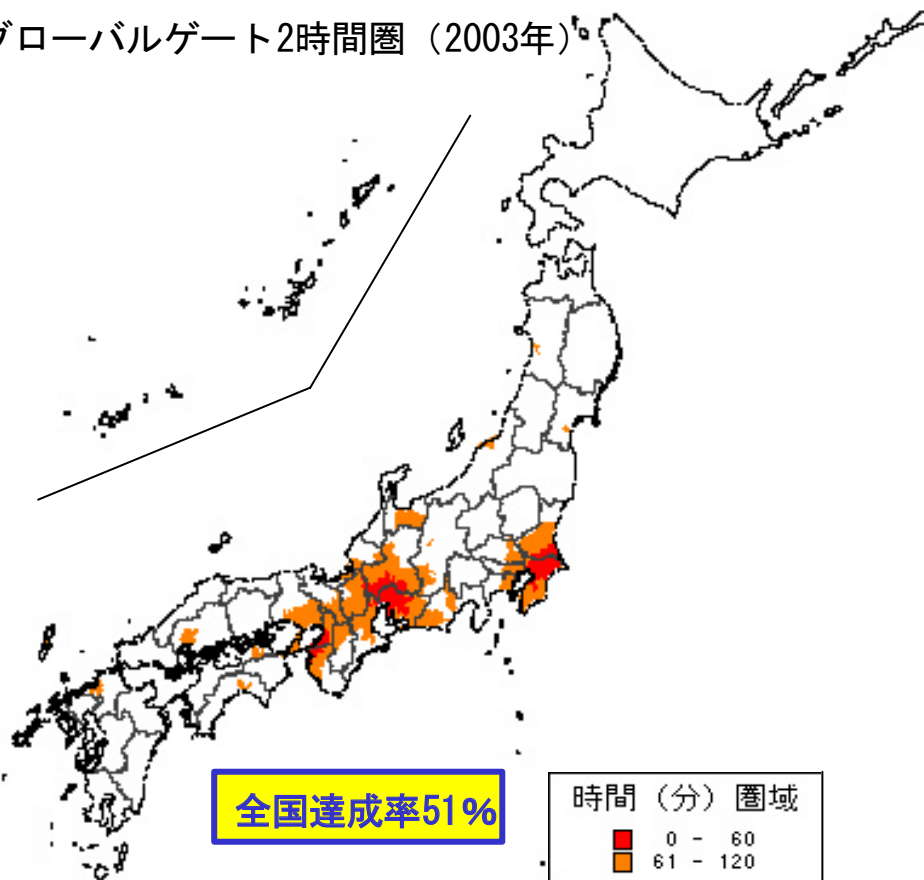
注6：交通機関はフルモード（道路、船舶、鉄道、航空）で計算しており、2003年3月現在。

ポイント：全国1日交通圏等の全総計画における構想の達成状況はどうなっているか。

東アジア1日交通圏の形成状況（グローバルゲート）

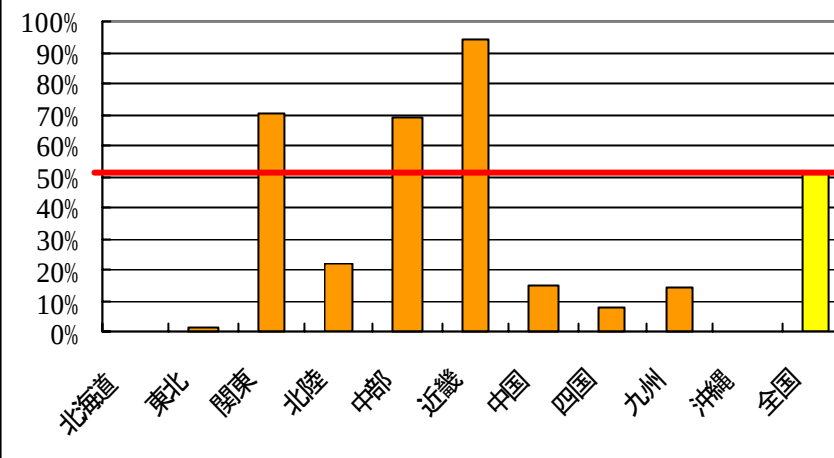
欧米便があるのは3大都市圏にある空港のみであるため、グローバルゲートから2時間圏で到達可能な圏域は3大都市圏及びその周辺部に限られている。

グローバルゲート2時間圏（2003年）



- (注1) 欧米便がある新東京国際、名古屋、関西国際の3空港から2時間以内で到達可能な圏域について示した。
- (注2) 全国達成率は総人口（2000年国勢調査報告）に占める2時間圏人口の比率。

グローバルゲート 2時間圏人口カバー率



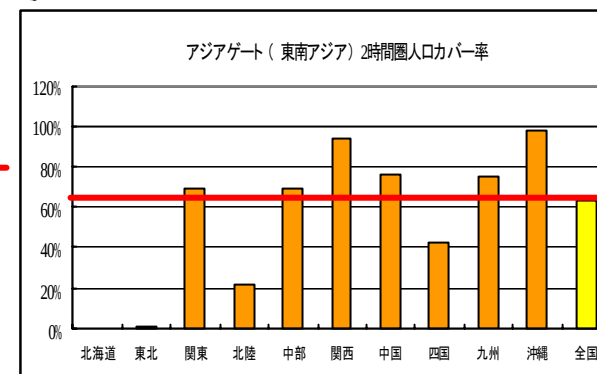
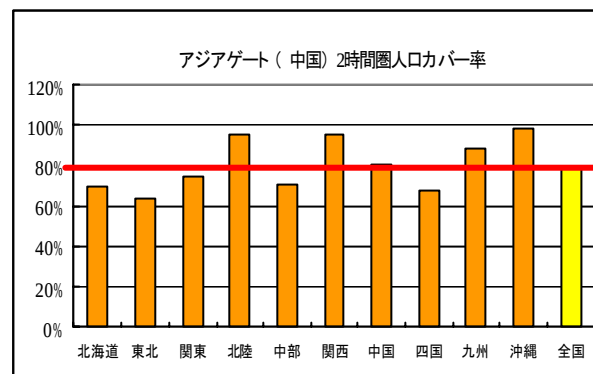
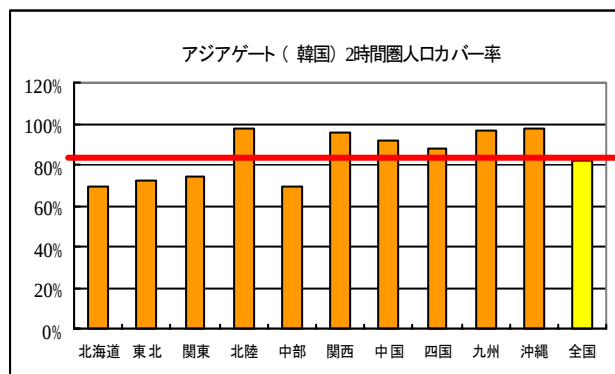
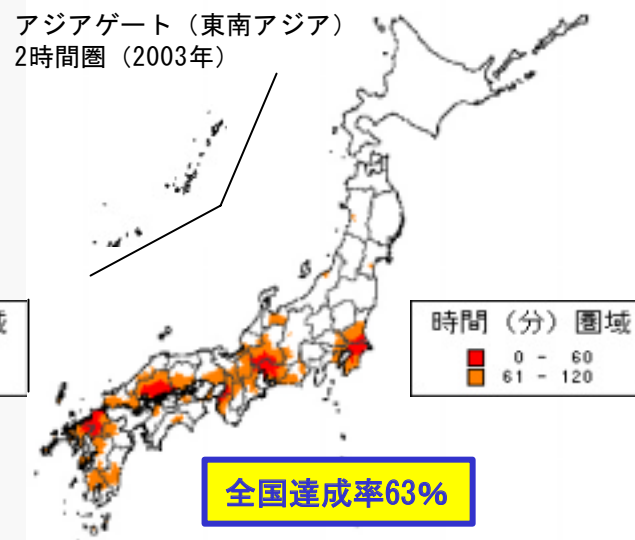
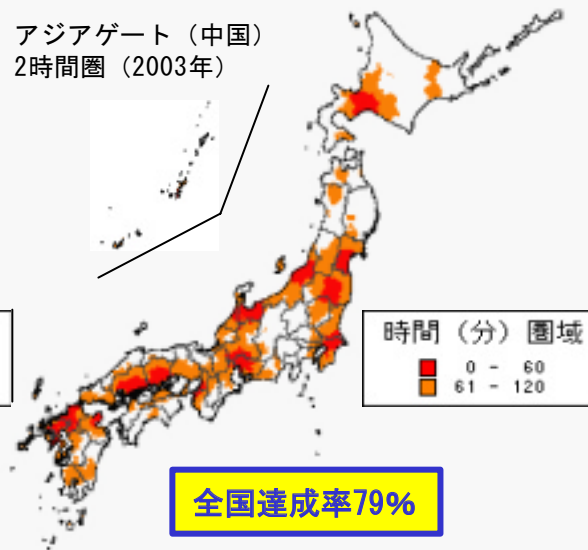
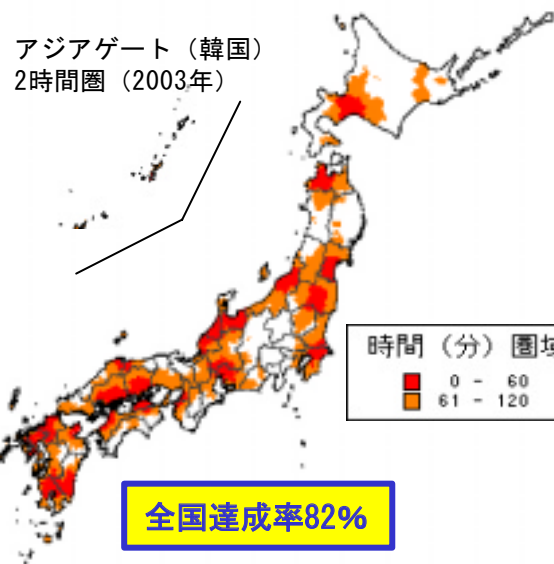
- (注1) 各ブロックの総人口に占める2時間圏人口の比率を示したものである。
- (注2) 交通機関はフルモード（道路、船舶、鉄道、航空）で計算しており、2003年3月現在。
- (注3) 人口は「2000年国勢調査報告」（総務省）を使用している。
- (注4) 地域区分

北海道：北海道
東北：青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島
関東：茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川
北陸：新潟、富山、石川、福井
中部：山梨、長野、岐阜、静岡、愛知、三重
近畿：滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山
中国：広島、岡山、鳥取、島根、山口
四国：徳島、香川、愛媛、高知
九州：福岡、佐賀、長崎、大分、熊本、宮崎、鹿児島
沖縄：沖縄

ポイント：全国1日交通圏等の全総計画における構想の達成状況はどうなっているか。

東アジア1日交通圏の形成状況（アジアゲート）

対韓国、中国アジアゲートについては、西日本を中心に全国的に高い比率で2時間圏がカバーしており、各ブロックで東アジア1日交通圏の形成は進んでいると言える。対東南アジアゲートについては、北日本について形成が遅れている。



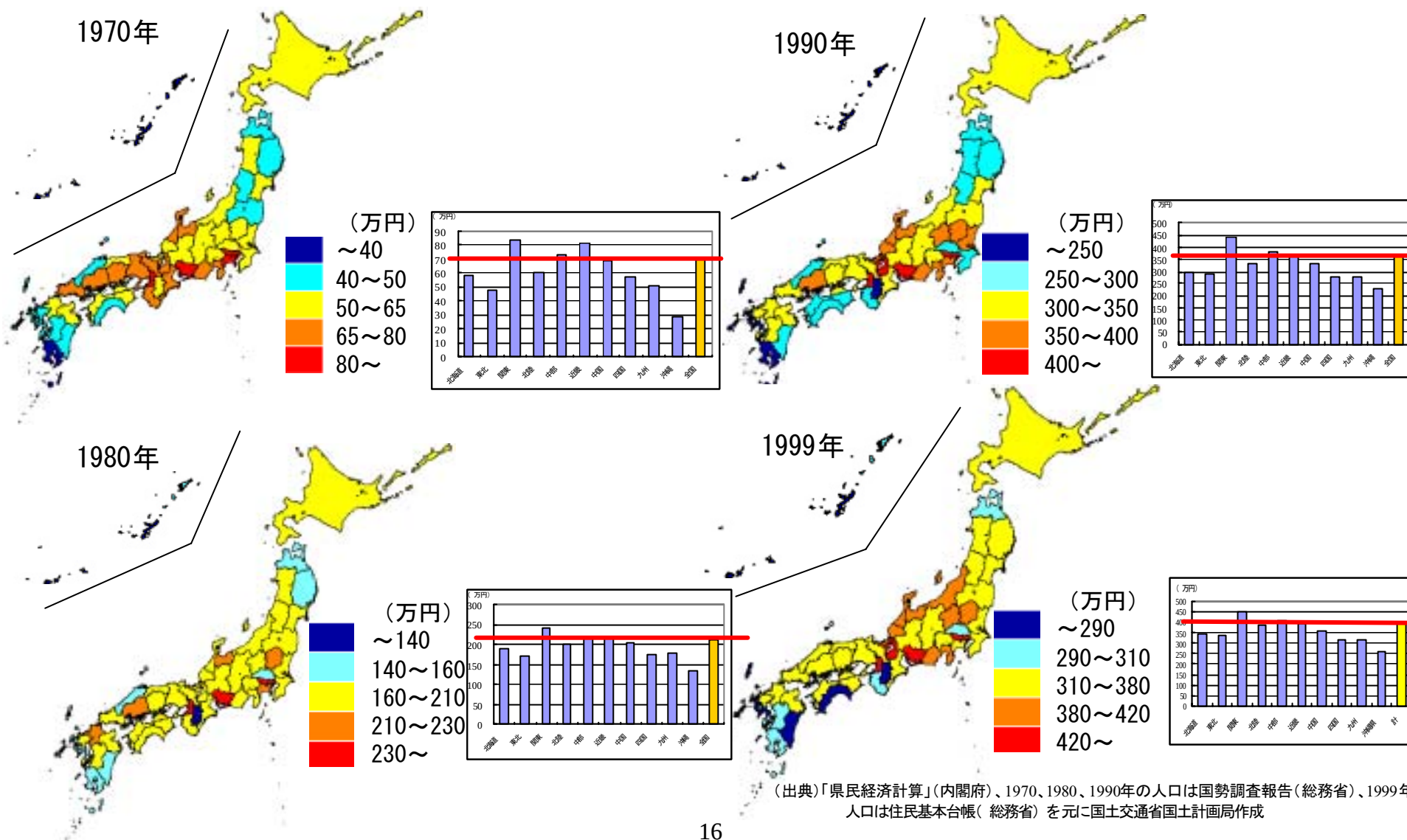
（注1）韓国、中国、東南アジアへの航空便がある空港から2時間以内で到達可能な圏域について示した。（韓国ゲート）：新東京国際、関西国際、名古屋、新千歳、仙台、青森、秋田、福島、新潟、富山、小松、広島、岡山、米子、高松、松山、福岡、長崎、大分、宮崎、鹿児島、沖縄（中国ゲート）：新東京国際、関西国際、名古屋、新千歳、仙台、福島、新潟、富山、広島、岡山、福岡、長崎、大分、鹿児島、沖縄（東南アジアゲート）：新東京国際、関西国際、名古屋、広島、福岡

（注2）その他設定条件については、前頁と同様。

ポイント：地域ブロック別の競争力はどのようになっているか。

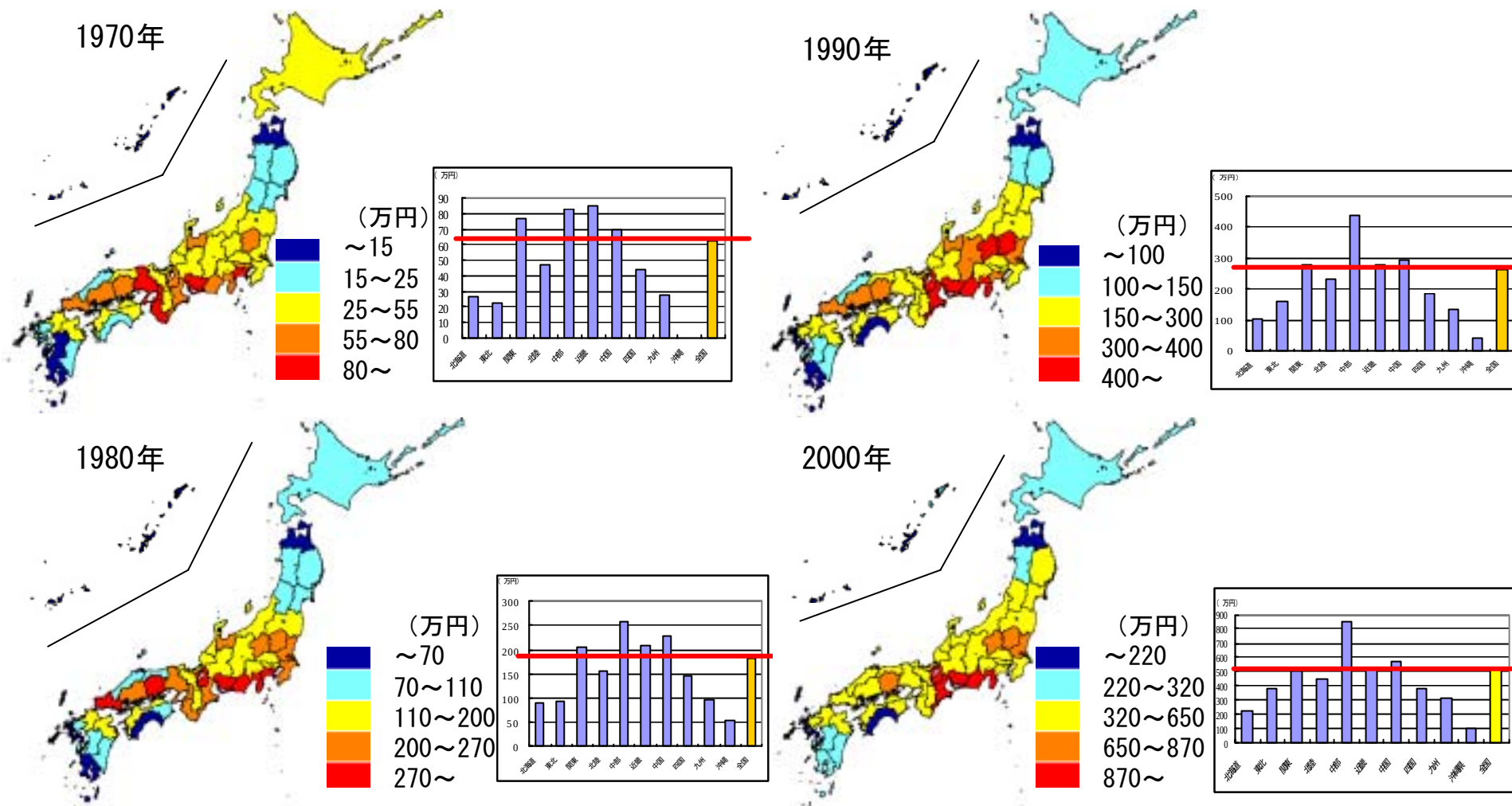
1人当たり県内総生産（名目値）

1970年と他の年を比較すると、ブロック間の格差は縮小している。



1人当たり製造品出荷額（名目値）

1970年では、3大工業地域を中心とした太平洋ベルト地域での製造品出荷額が大きくなっている。近年は中部ブロックが平均を大きく上回っており、他ブロック間の格差も縮まっている。

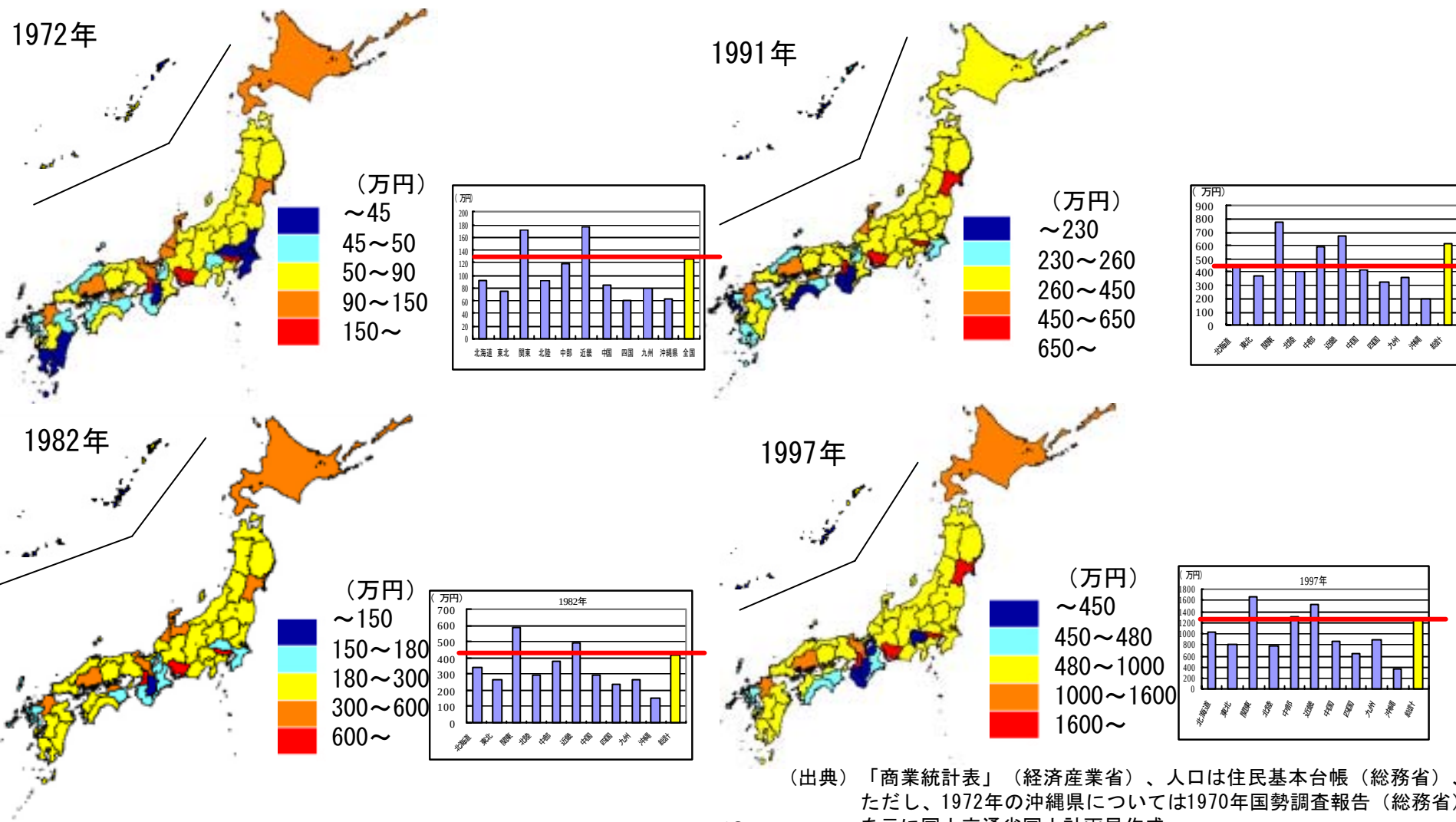


（出典）「工業統計表」（経済産業省）、国勢調査報告（総務省）を元に国土交通省国土計画局作成

ポイント：地域ブロック別の競争力はどのようになっているか。

1人当たり商業年間販売額(卸売＋小売)(名目値)

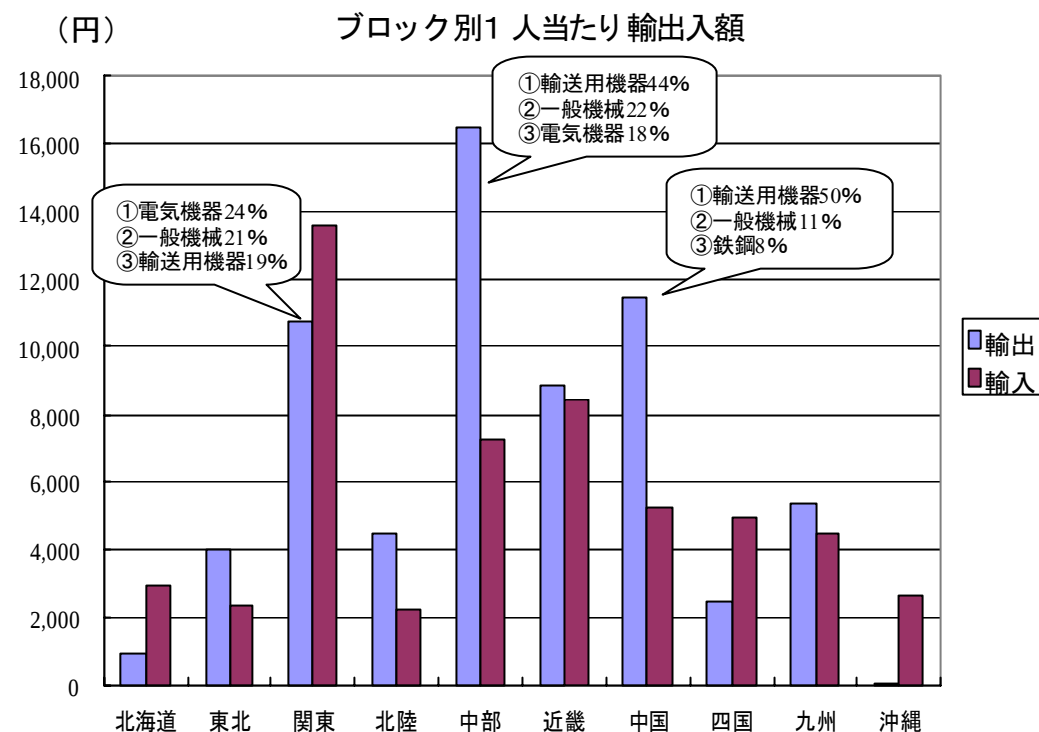
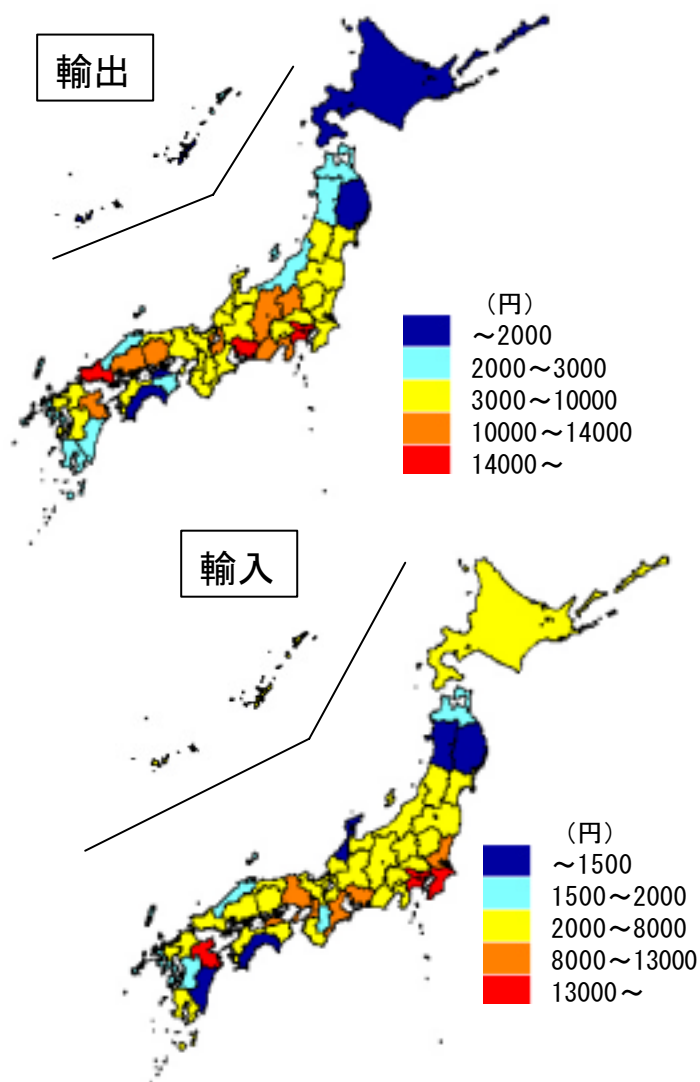
1974年においては、関東・近畿ブロックが双璧となっていたが、近年は関東ブロックが高くなっている。また、ブロック圏中心都府県における商業年間販売額が高くなっている。



ポイント：地域ブロック別の競争力はどのようにになっているか。

ブロック別1人当たり輸出入額

ブロック別の一人当たり輸出入額を見ると、中部、中国ブロックで大幅な輸出超過となっており、北海道、関東、四国、沖縄で輸入超過となっている。



注1: 対象期間 2002年9月1日(日)~7日(土)の1週間

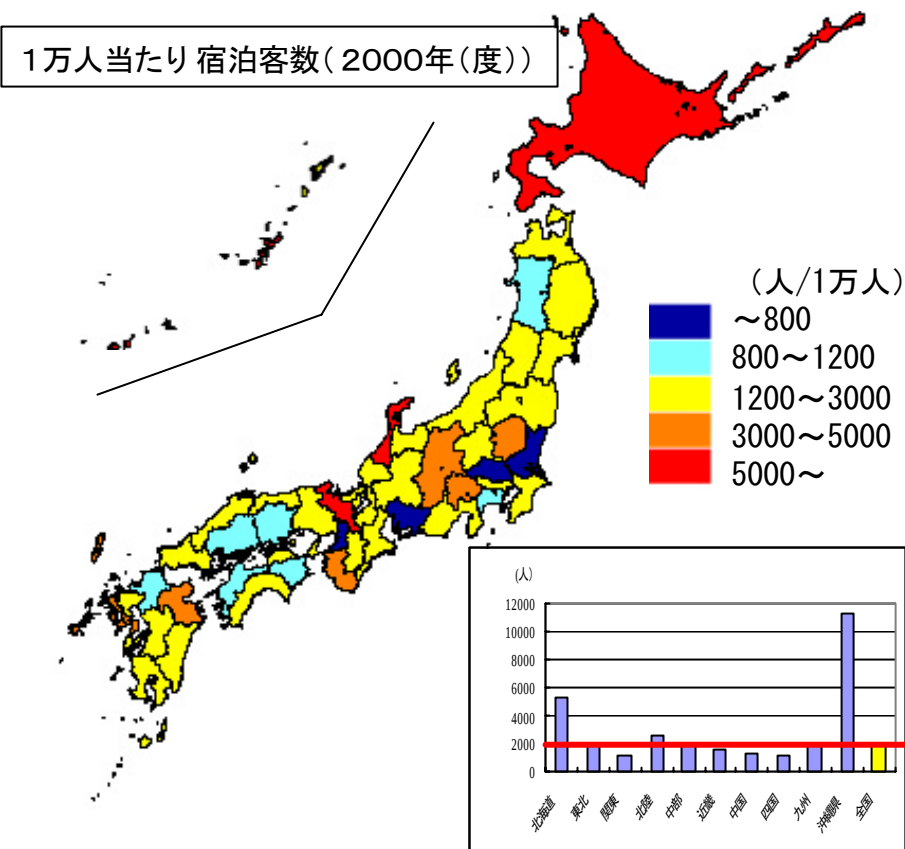
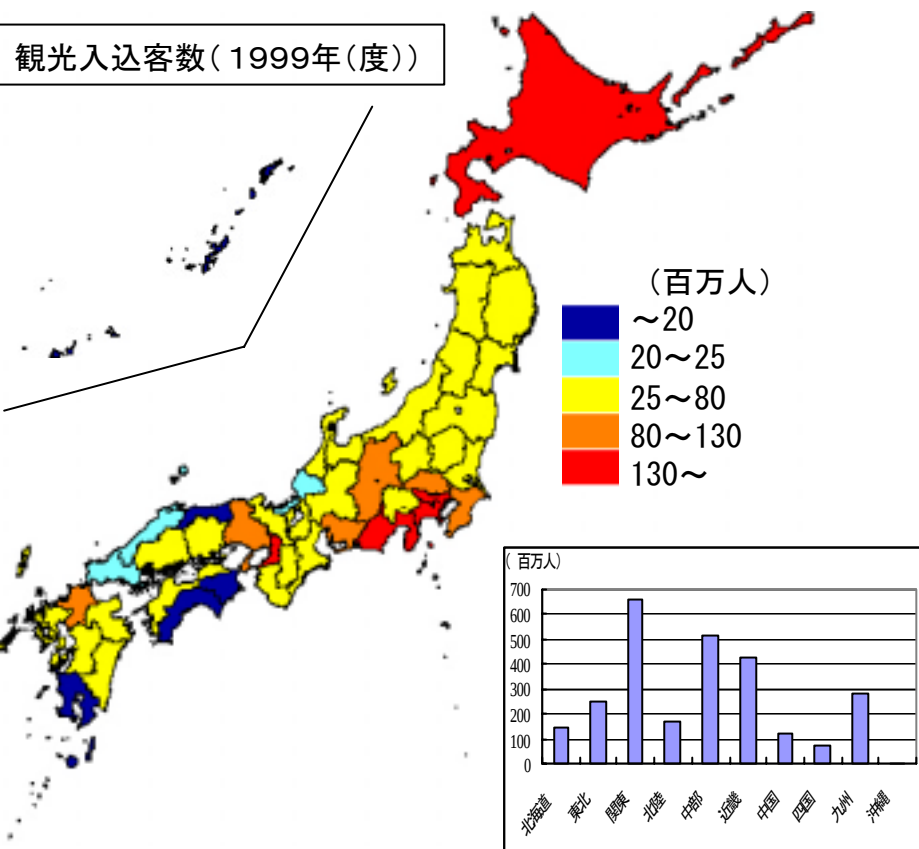
対象貨物 航空・海上貨物(生産地・消費地別)

注2: 住民基本台帳の2002年の人口を使用している。

(出典)「輸出入貨物の物流動向調査」(財務省)、住民基本台帳(総務省)より
国土交通省国土計画局作成

観光入込客数（1999年（度））・1万人当たり宿泊客数（2000年（度））

観光入込客数は、大都市周辺の都道府県において多くなっている。また、1万人当たり宿泊客数について見てみると、北海道、石川、京都、沖縄といった観光道府県において多くなっている。



- (注1) 観光入込客数は、都道府県がそれぞれの手法で調査したものであり、単純に比較することはできない。
 (注2) 入込み客数は原則として延べ数によるが、一部実数を含む。合計値は単純合計。
 (注3) 高知県は県外客のみの数値。

(出典) 「JTB宿泊白書」((財) 日本交通公社)、「2000年国勢調査報告」(総務省)より国土交通省国土計画局作成。

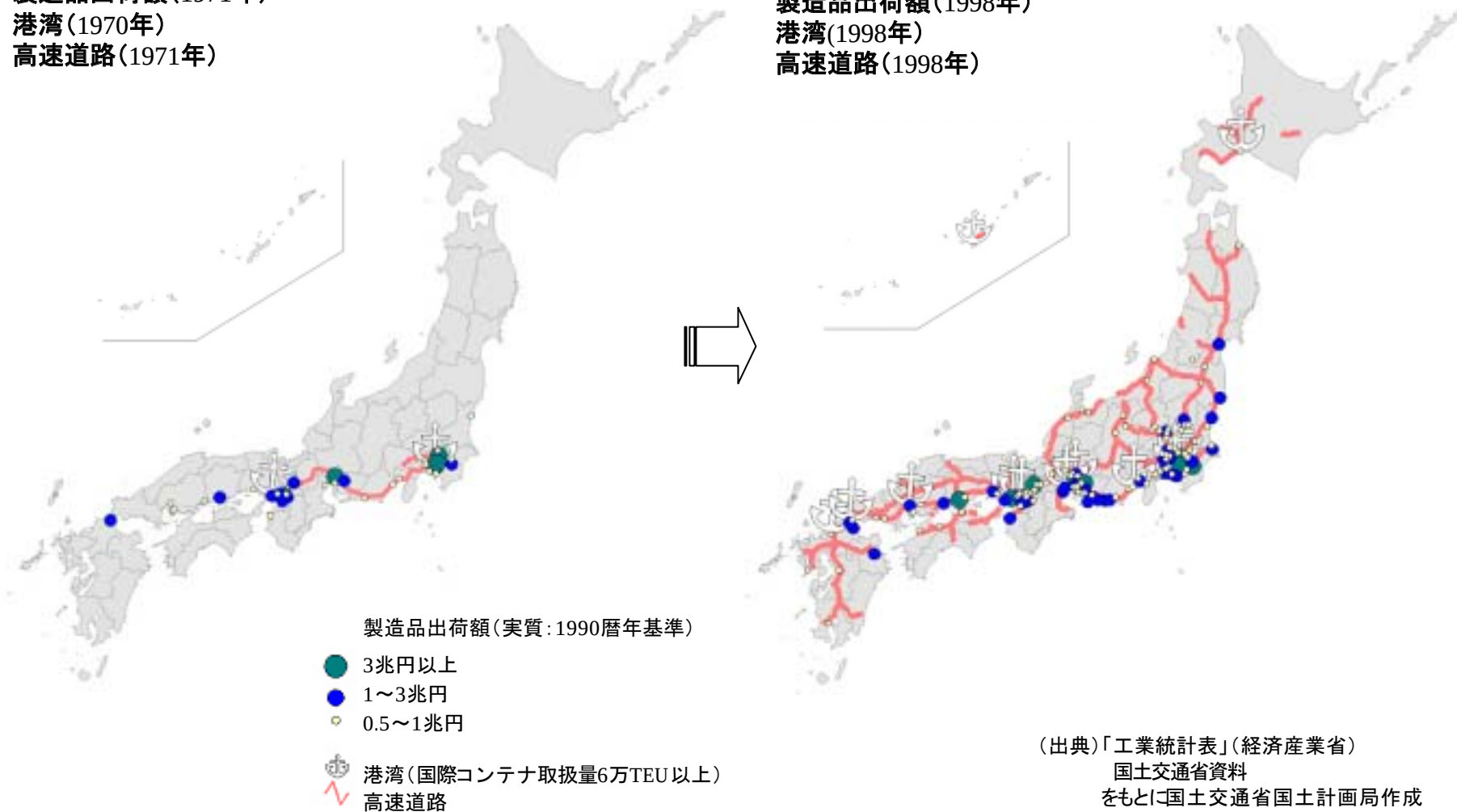
ポイント：地域ブロック別の競争力はどのようにになっているか。

製造品出荷額と高速道路・取扱量の大きな港湾

製造品出荷額の大きな市町村は、高速道路及び取扱量の大きな港湾の周辺に多く分布している。

製造品出荷額(1971年)
港湾(1970年)
高速道路(1971年)

製造品出荷額(1998年)
港湾(1998年)
高速道路(1998年)



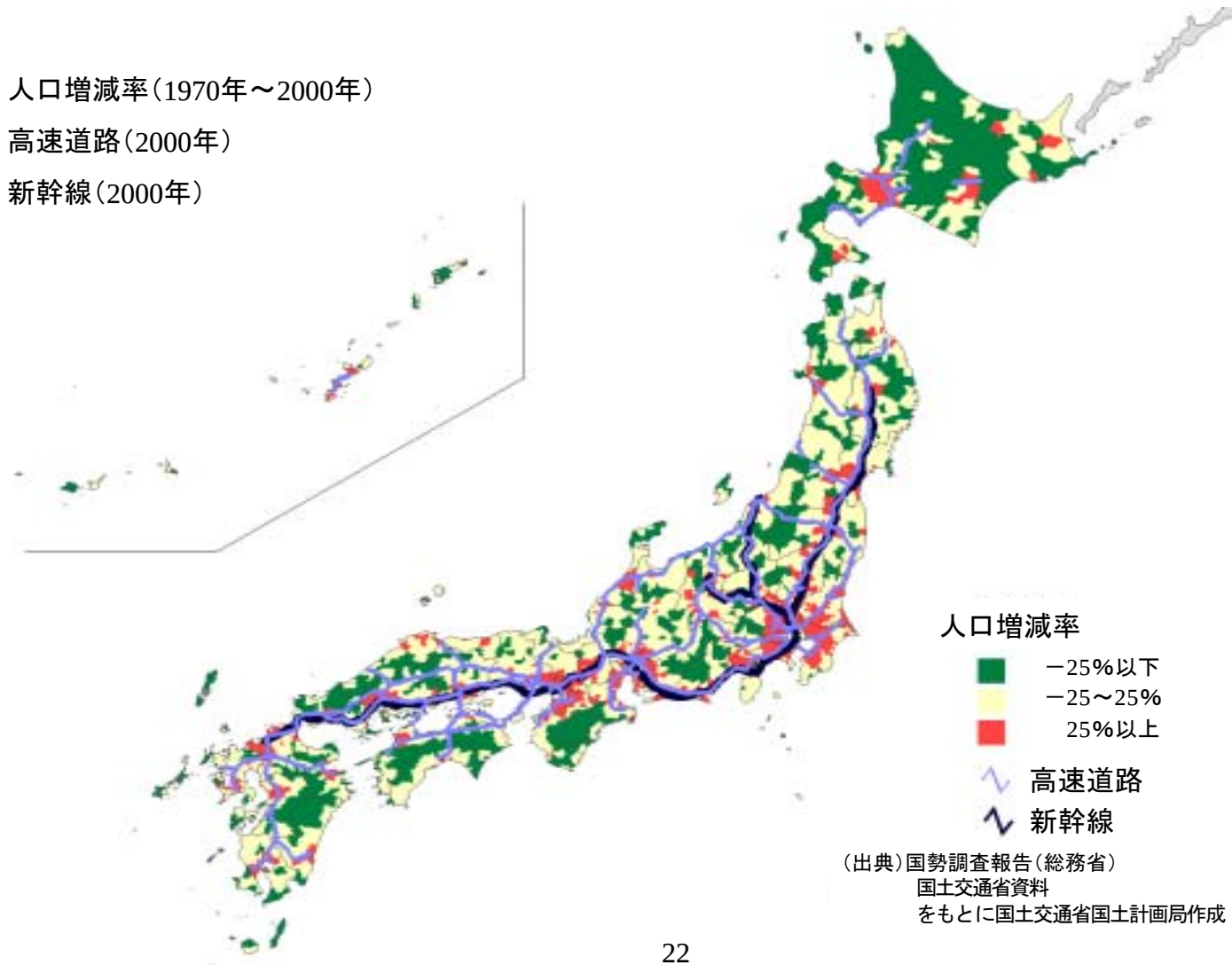
人口の増減と広域交通基盤

人口増加した市町村の連担する地域は、広域交通基盤の位置とほぼ重なっている。30年間を比較すると、早い年代に整備された広域交通基盤の路線の周辺ほど、人口増加率が高い。

人口増減率(1970年～2000年)

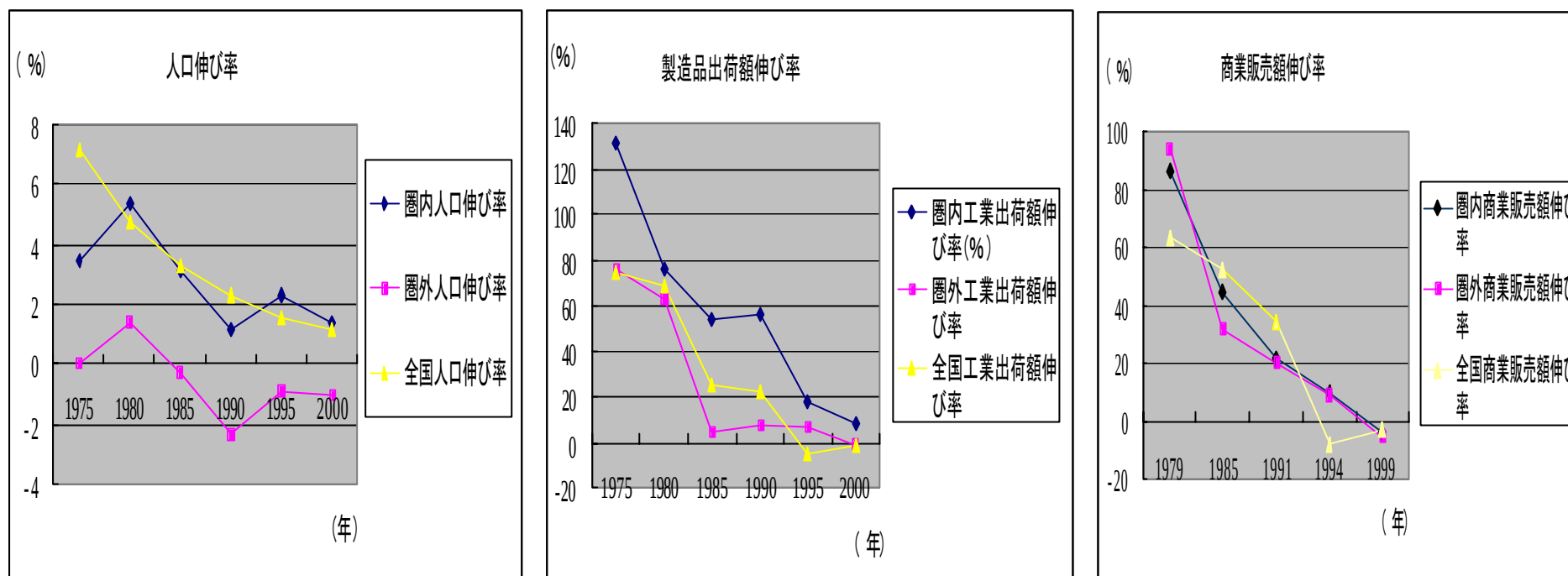
高速道路(2000年)

新幹線(2000年)



東北自動車道沿線の岩手県内のインターチェンジから30分圏内にある市町村の競争力について

岩手県における高速道路ICから30分圏内市町村の人口は、30分圏外の市区町村と比較して伸び率が高くなっている。また、製造品出荷額伸び率も高くなっている。



(注1) 岩手県内にある東北自動車道インターチェンジ：一関、平泉前沢、水沢、北上金ヶ崎、北上江杓子、花巻南、花巻、紫波、盛岡南、盛岡、滝沢、西根、松尾八幡平、安代

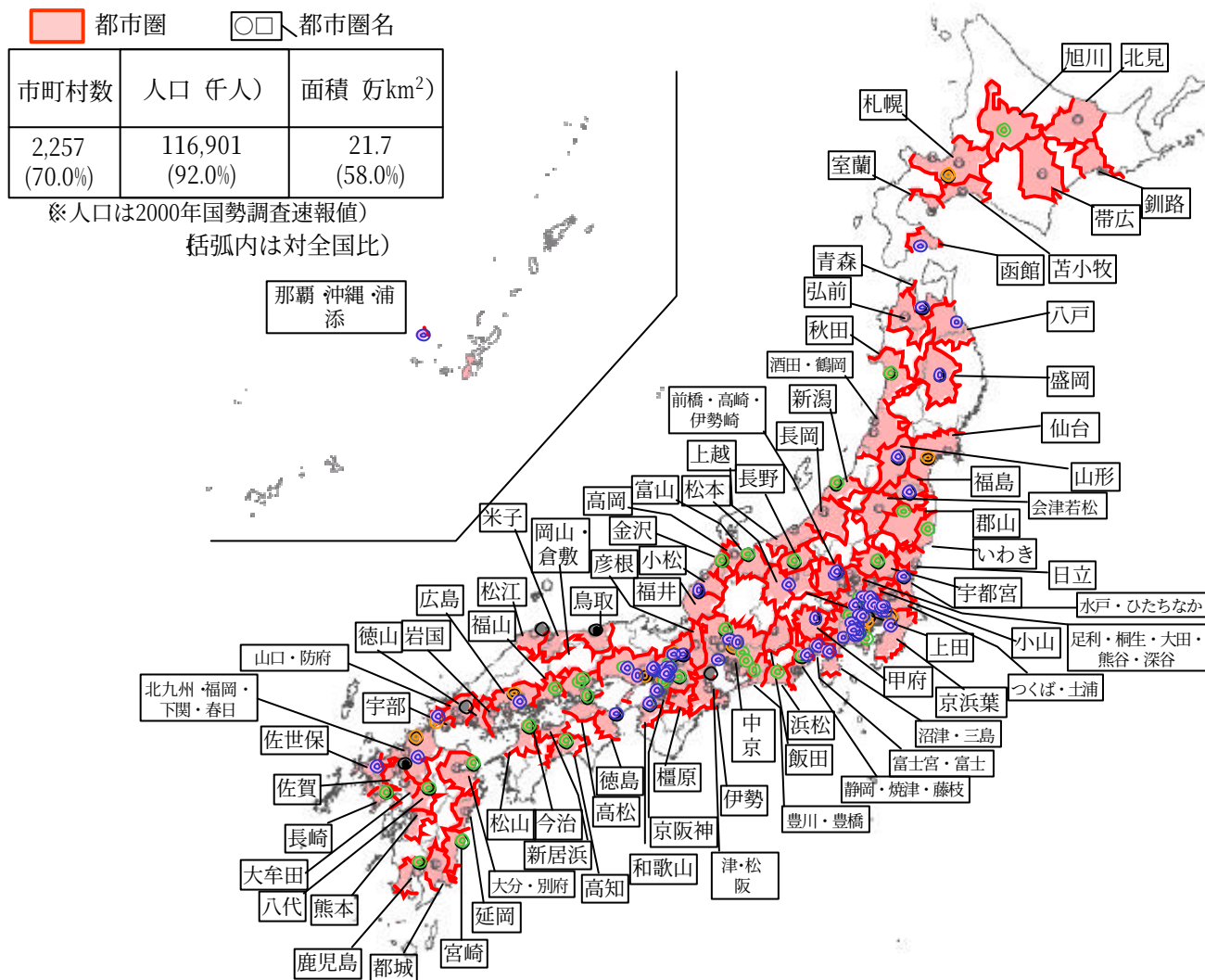
(注2) 岩手県内にある東北自動車道インターチェンジから30分圏内にある市町村（到達時間が短い順）：安代町、一関市、北上市、金ヶ崎町、前沢町、平泉町、花巻市、西根町、水沢市、滝沢村、盛岡市、衣川村、玉山村、紫波町、江刺市、松尾村、石鳥谷町、矢巾町、雫石町、浄法寺町、胆沢町、東和町、花泉町、川崎村、岩手町、東山町、大迫町、一戸町、千厩町、宮守町、湯田町

NAVINET（総合交通体系分析システム）により国土交通省国土計画局作成

（出典）「国勢調査報告」（総務省）、「工業統計表」（経済産業省）、「商業統計表」（経済産業省）

交通流動から見た82都市圏域設定 都市圏と中心市の位置図)

都市圏間の交通流動を分析するため、人口10万人以上の227都市の中心（市役所）からの1時間圏を都市圏として設定。都市間の連担性から82都市圏に集約。

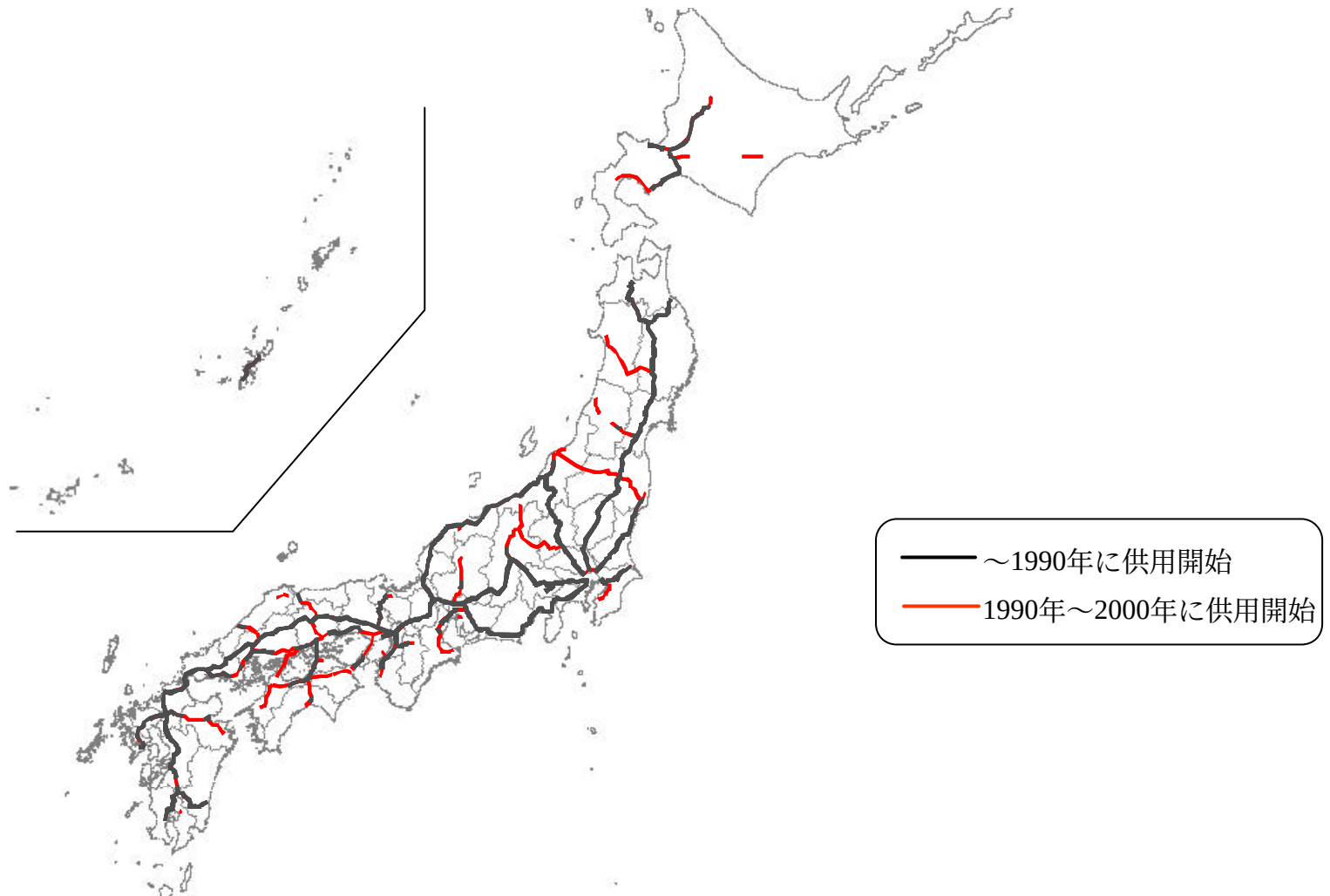


凡例	都市の種類	都市数
○	政令市	14
●	中核市（予定を含む）	37
◎	特例市（予定を含む）	55
●	都道府県庁所在市	5
◎	その他10万以上市	116
	総数※	227

※重複する都市はダブルカウントしない

1990年～2000年における高速道路（高規格幹線道路）の整備状況

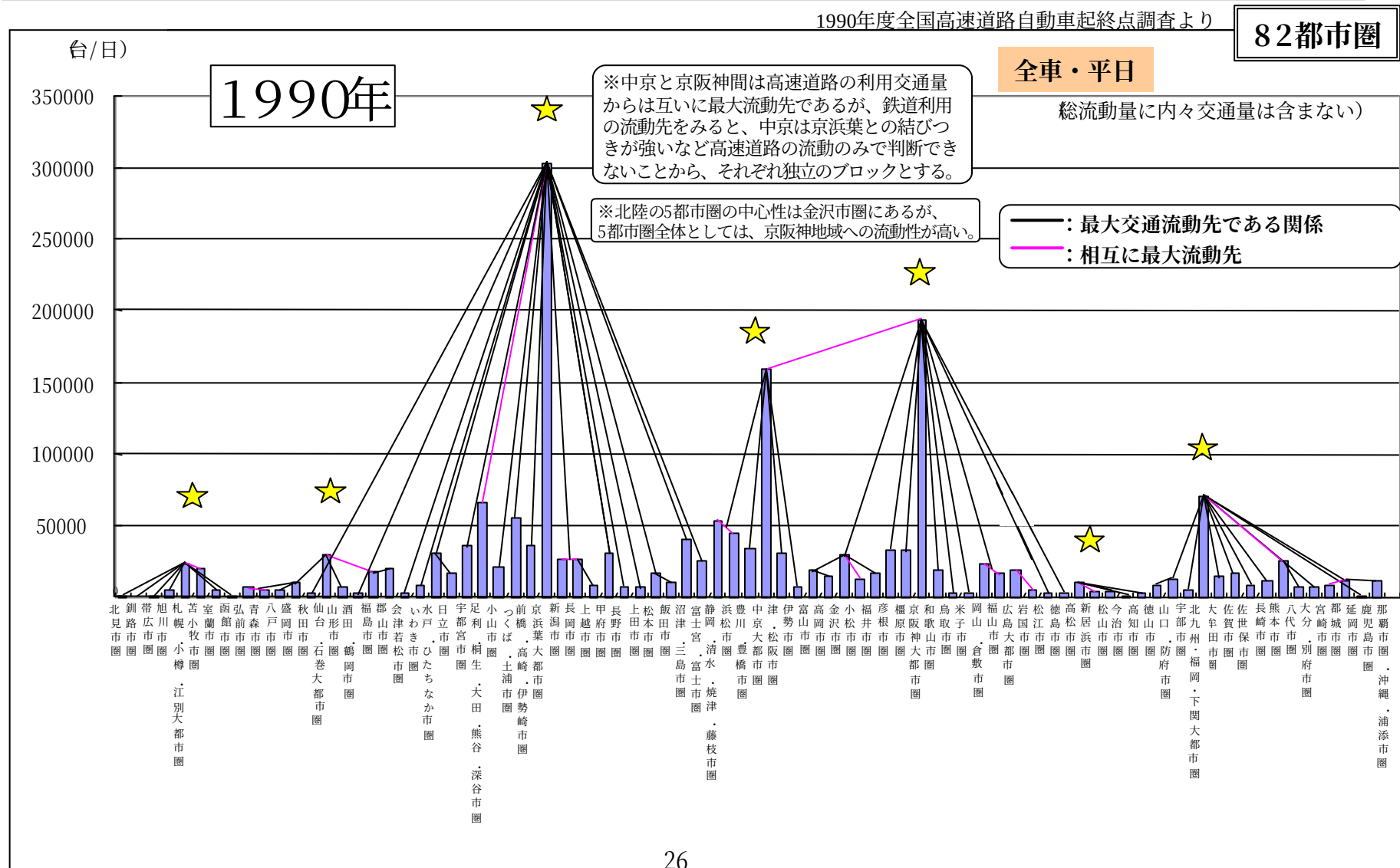
1990年代には、国土を縦貫するネットワークに加え、国土を横断するネットワークの形成が図られた。



ポイント:交通流動から見た地域ブロック形成をどのように考えるか。

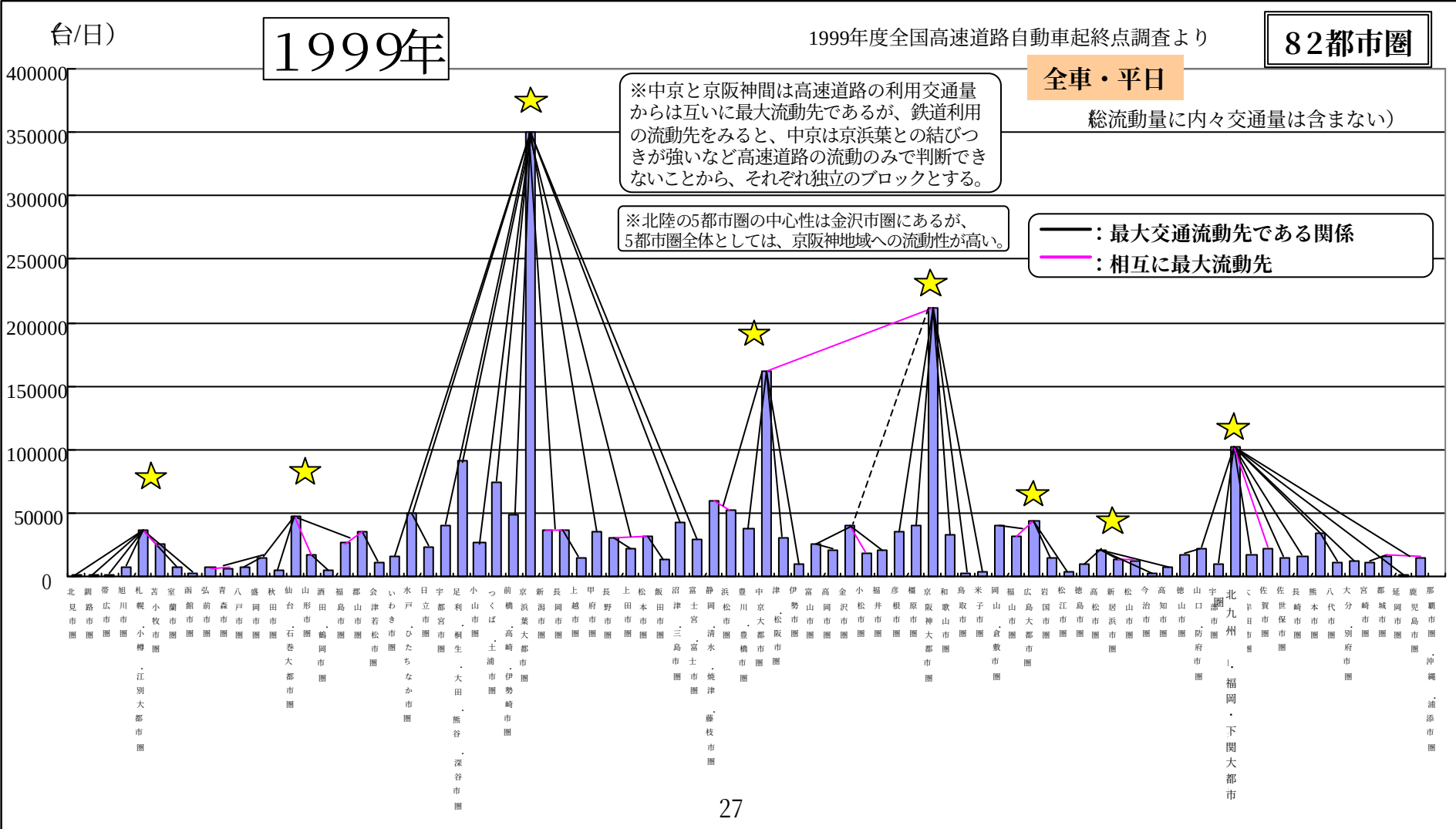
交通機関別の各都市圏のつながり (高速道路)

国土を横断する高速道路ネットワークが整備されていなかった1990年では、東北、中国、四国の中心性が弱くなっている。



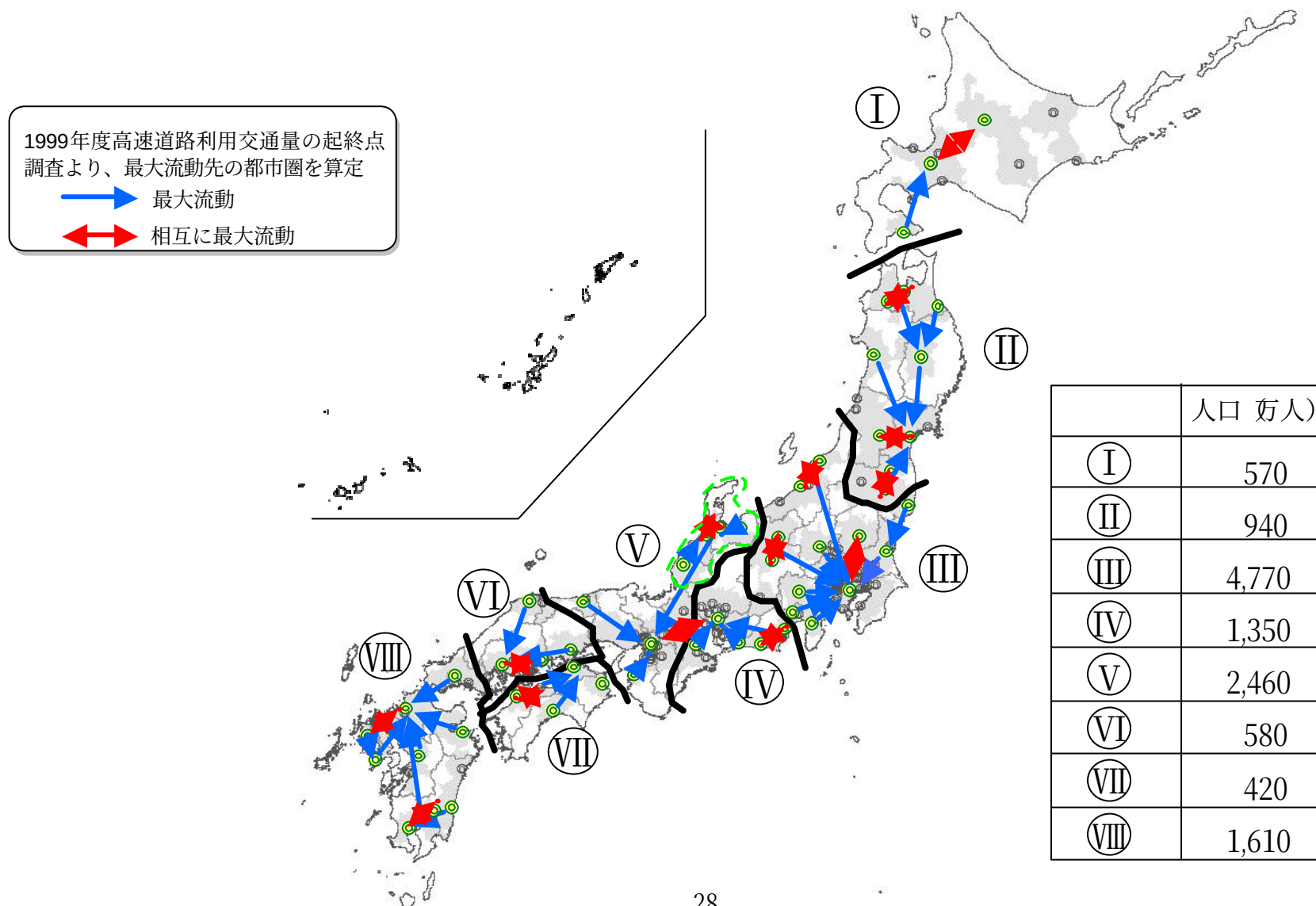
交通機関別の各都市圏のつながり（高速道路）

地域ブロックを横断する高速道路ネットワークが整備されたことにより、1990年に比べて1999年には、地域ブロックの代表的な都市圏（札幌、仙台、京浜葉、中京、京阪神、広島、高松、北九州・福岡）の中心性が高まりつつある。



交通流動から見た地域ブロック形成

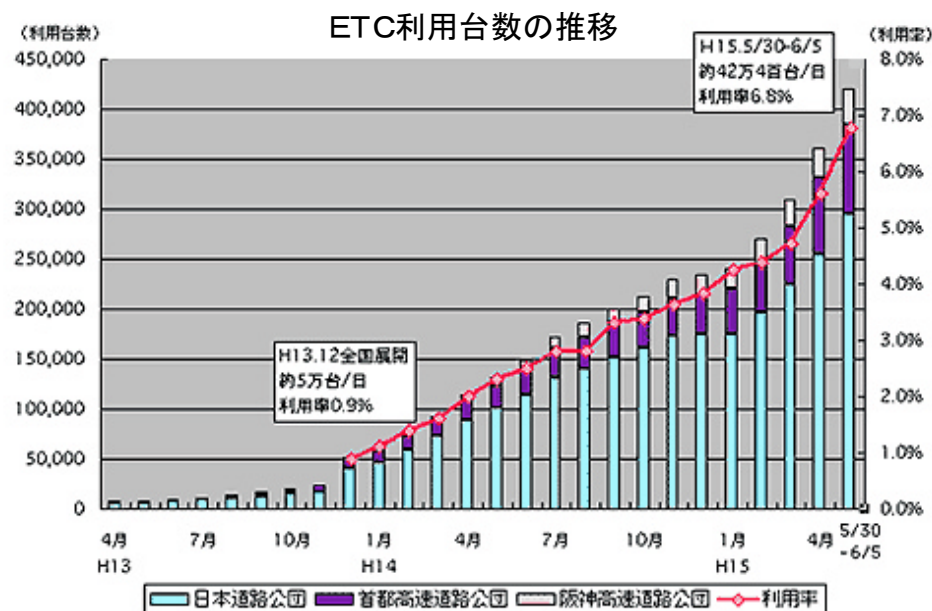
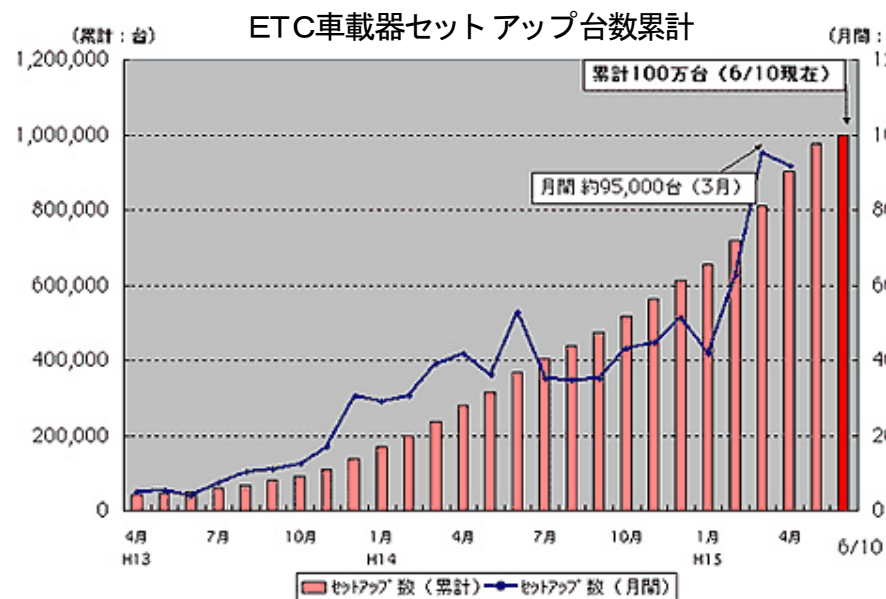
高速道路利用交通による圏域構成は、概ね地域ブロックと同程度のまとまりを示している。



ポイント：高度道路交通通信システム（ITS）の進展により交通はどのように変化していくか。

ITSの導入状況（ETCの導入状況）

ETC車載器セットアップ台数およびETC利用台数は共に着実に伸びてきている。



ETC（ノンストップ自動料金収受システム）

車両に装着した車載器に契約情報などを記録したICカードを挿入し、有料道路の料金所のトールゲートに設置した路側アンテナと車載器との間の無線通信により、通行料金などの情報を路側アンテナに接続した有料道路のコンピュータシステムとICカードとの双方に記録して、料金所で料金支払いのために止まることなく通行することができるシステムのこと。

ETC:Electronic Toll Collection System

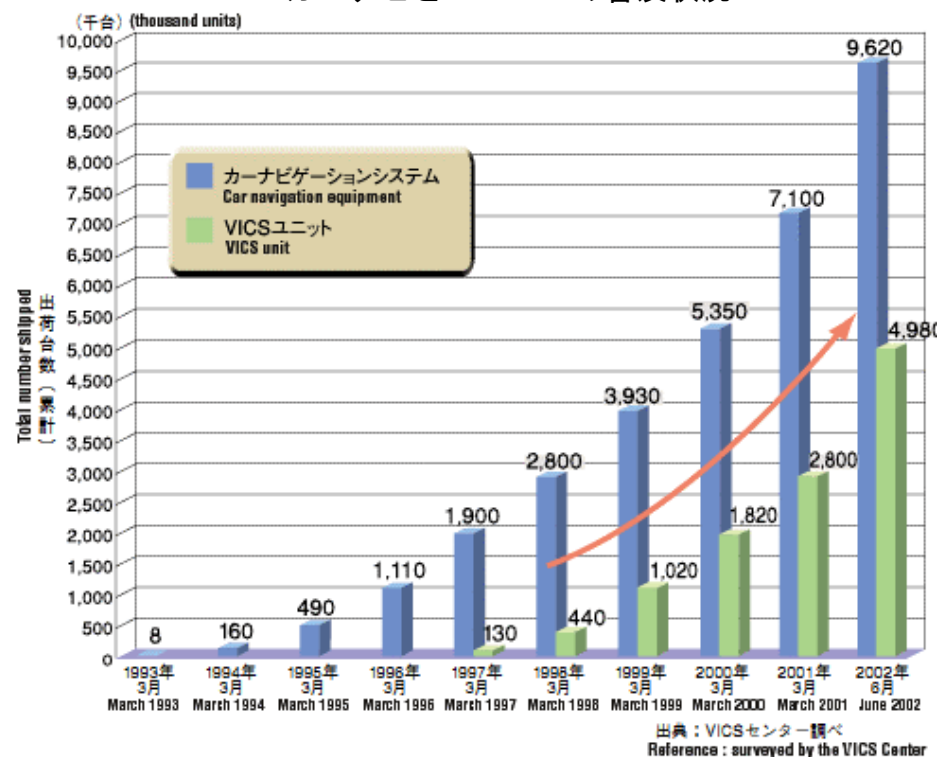
（注）利用率は一定期間の日本道路公団、首都高速道路公団、阪神高速道路公団の3公団全体交通量に占めるETC利用者の割合。

ポイント：高度道路交通通信システム（ITS）の進展により交通はどのように変化していくか。

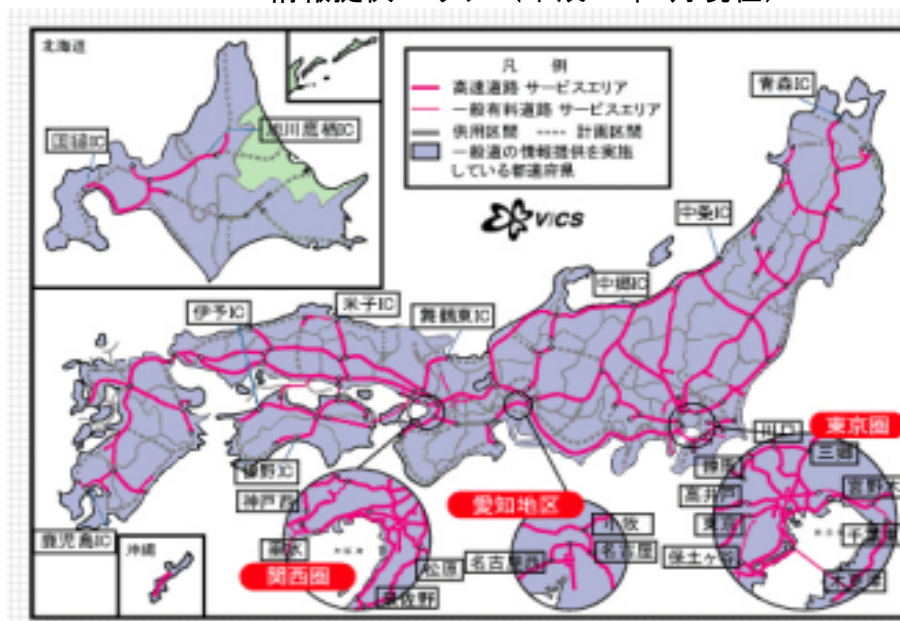
ITSの導入状況（カーナビ・VICSの出荷台数累計）

カーナビ及びVICSの普及は着実に進展している。

カーナビとVICSの普及状況



VICS情報提供エリア（平成15年2月現在）



（出展）VICSセンター資料

VICS（道路交通情報通信システム）

道路交通情報通信システムドライバーの利便性の向上、渋滞の解消・緩和等を図るため、渋滞状況、所要時間、工事・交通規制等に関する道路交通情報を、道路上に設置したビーコンやFM多重放送により、ナビゲーションシステム等の車載機へリアルタイムに提供するシステム。

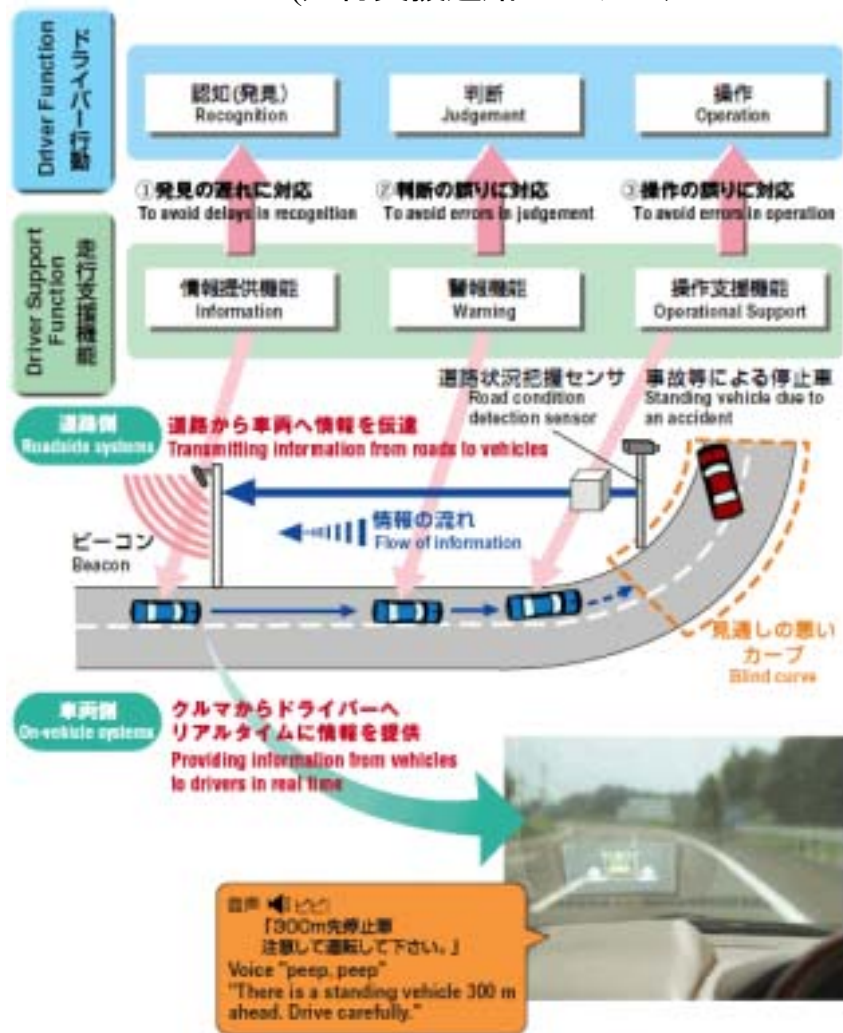
VICS: Vehicle Information and Communication System

ポイント：高度道路交通通信システム（ITS）の進展により交通はどのように変化していくか。

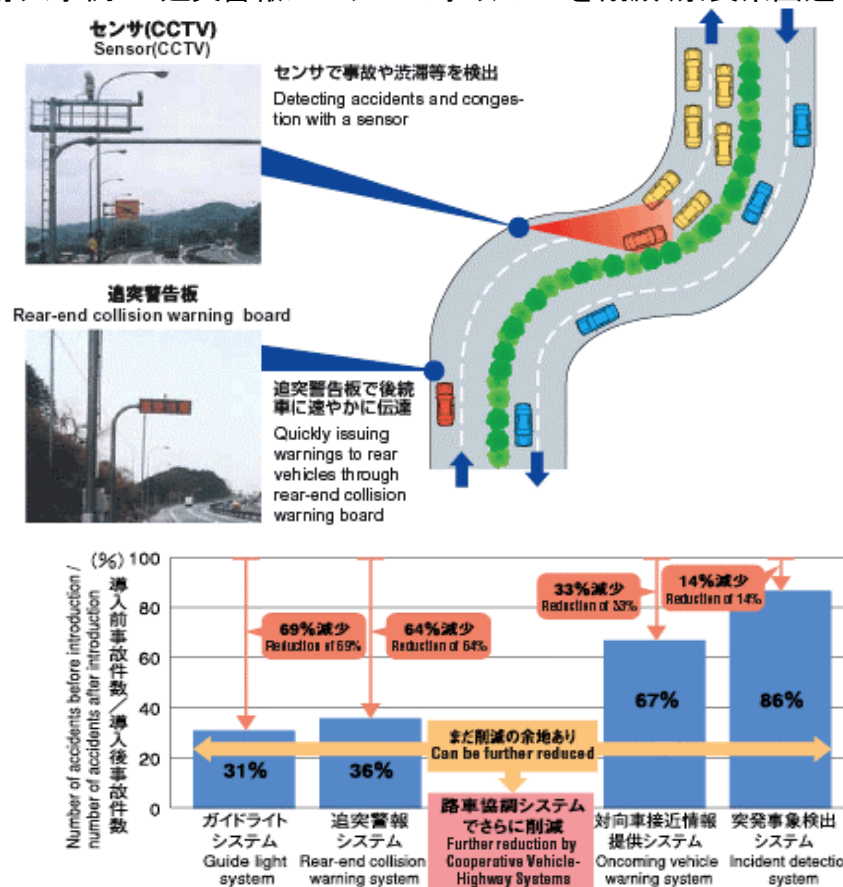
ITSの導入状況(AHS)

安全で快適な走行環境を目指すAHS(走行支援道路システム)の導入が進められている。

AHS(走行支援道路システム)



導入事例 追突警報システムで事故の2/3を削減(奈良県国道25号)

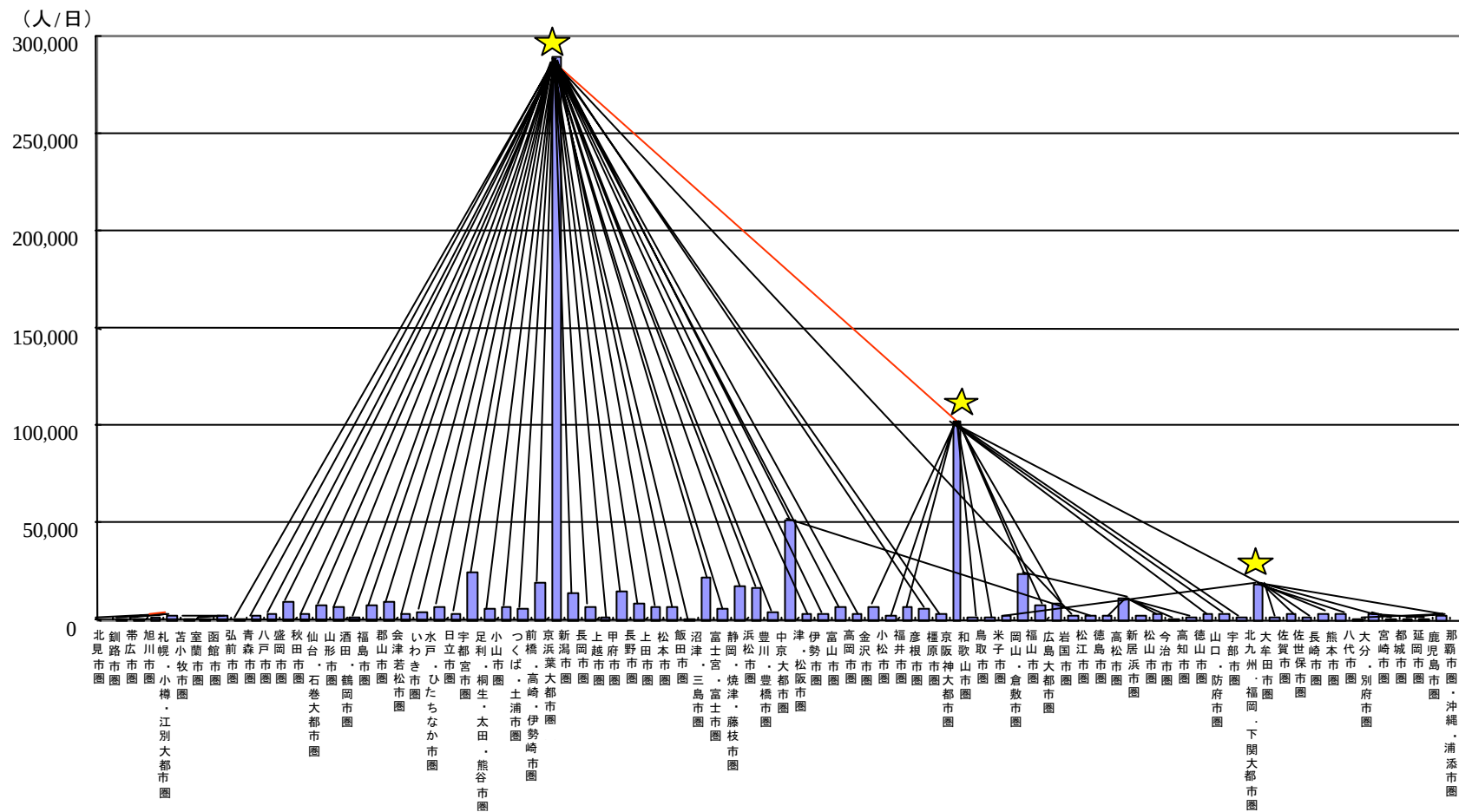


AHS (Advanced Cruise-Assist Highway Systems) :

AHS(走行支援道路システム)とは、1)発見の遅れ、2)判断の誤り、3)操作の誤りといった大半の事故原因に対応し、情報提供、警報、操作支援の3つの機能でドライバーにサービスを提供するシステム。

交通機関別の各都市圏のつながり(鉄道)

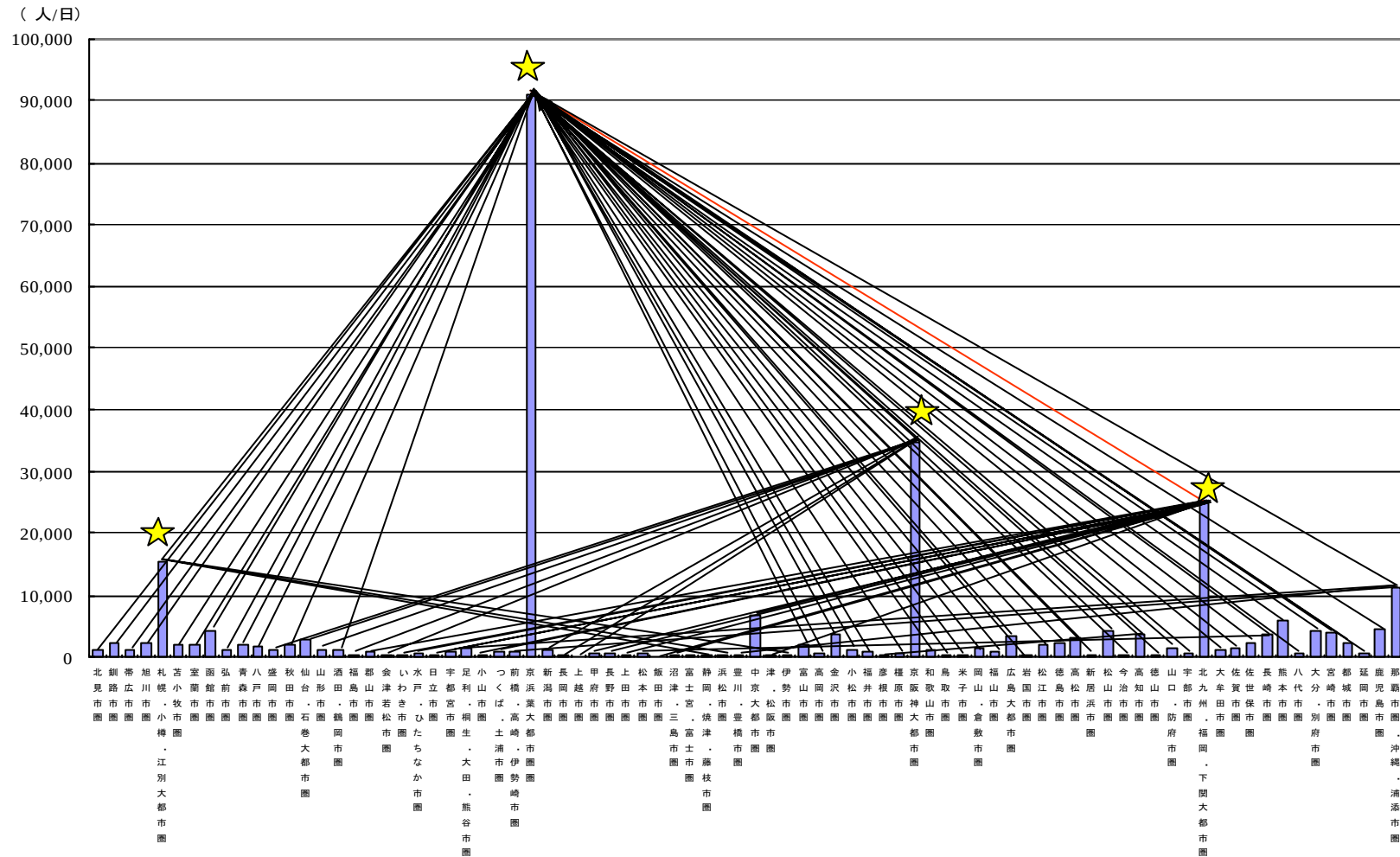
各都市圏から大都市圏への結びつき及び大都市圏間の結びつきが強い。



※2000年度全国幹線旅客純流動調査(鉄道)より作成
秋期平日1日の流動である。

交通機関別の各都市圏のつながり(航空)

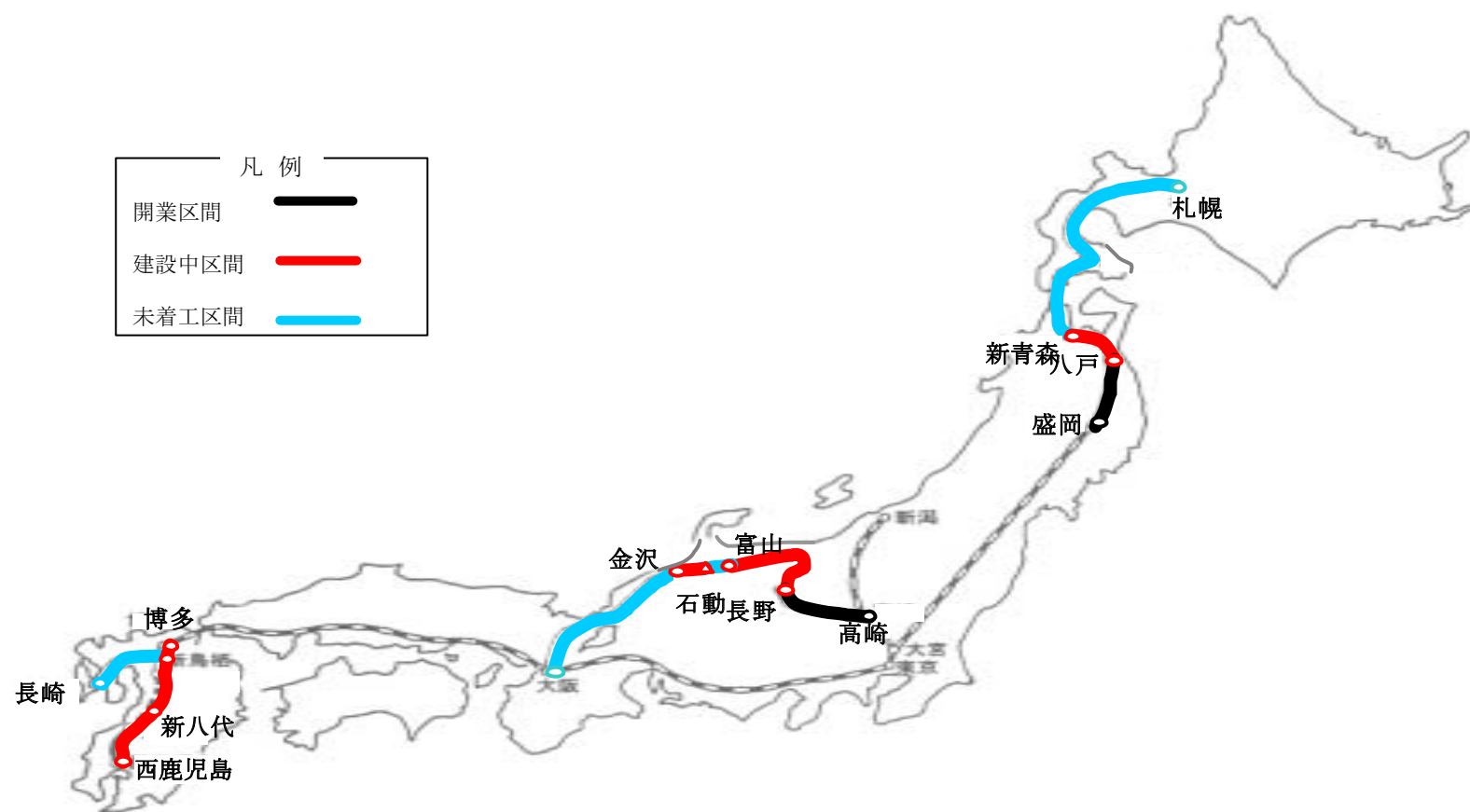
東京一極集中が顕著である。また北海道、京阪神、九州と遠隔地からの結びつきも見られる。



※2000年度全国幹線旅客純流動調査(鉄道)より作成
秋期平日1日の流動である。

新幹線整備状況

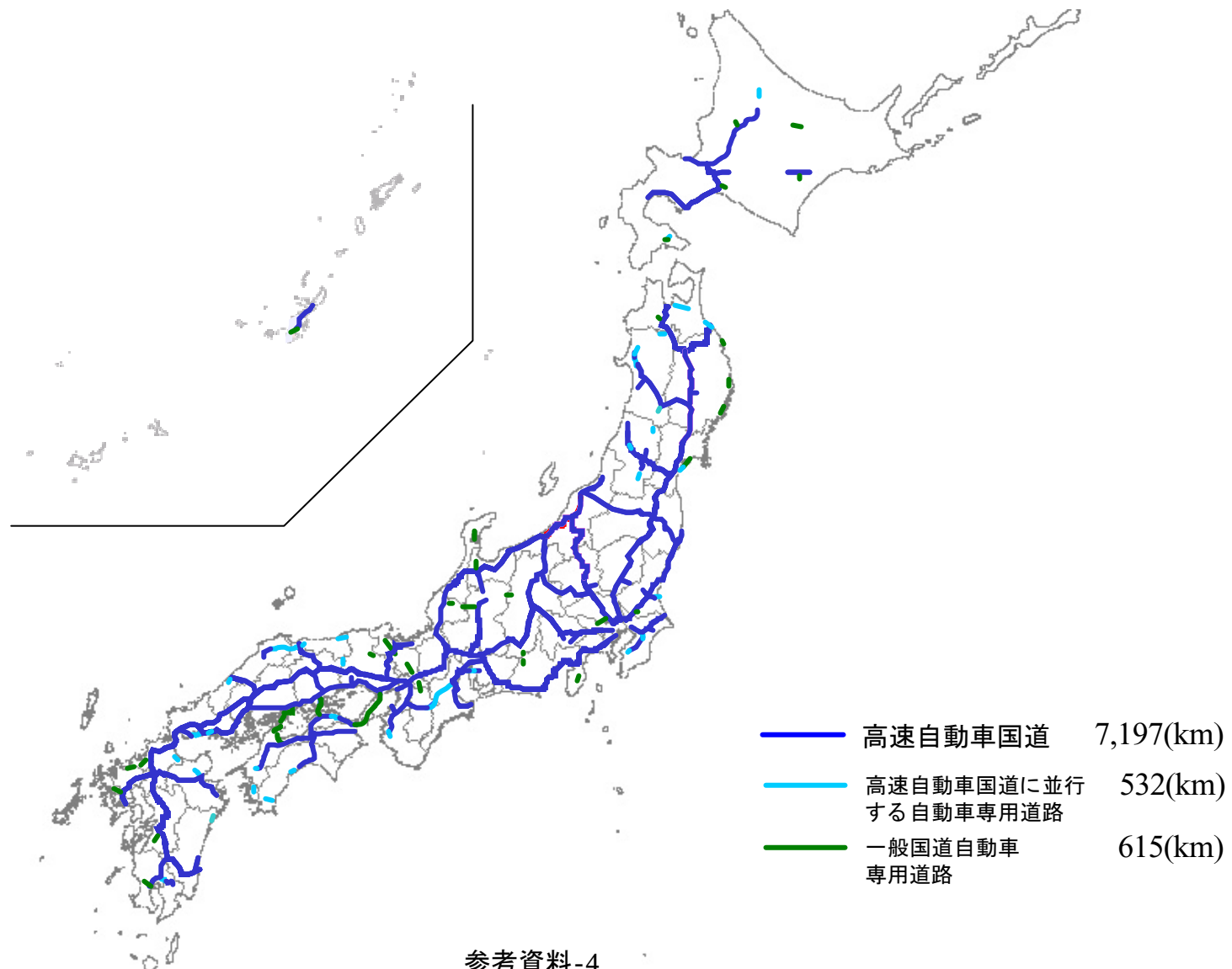
2003年春2002年度末時点において、2,050kmの新幹線が営業中であり、3線5区間において整備新幹線事業の建設が進められている。



国土交通省鉄道局資料による

高規格幹線道路整備状況

高規格幹線道路の整備は全国的に進められており、2002年度末時点において8,344kmが供用している。



拠点空港の整備

国際競争力を高め、我が国経済の牽引役とするため、新東京国際空港・東京国際空港・関西国際空港(2期事業)・中部国際空港などの拠点空港の整備が進められている。

●中部国際空港

- ・滑走路(3500m)
- ・2005年開港予定
- ・年間発着回数13万回を目標に整備

●関西国際空港(2期事業)

- ・平行滑走路(4000m)
- ・2007年供用予定
- ・年間処理能力(発着回数)
約16万回→約23万回
(1期) (2期完成時)

●新東京国際空港

- ・平行滑走路(2500m)等
なお、暫定平行滑走路(2180m)は2002年4月供用
- ・年間処理能力(発着回数)
約13.5万回→約20万回→約22万回
(暫定共用前) (現状) (注)

●東京国際空港(羽田)

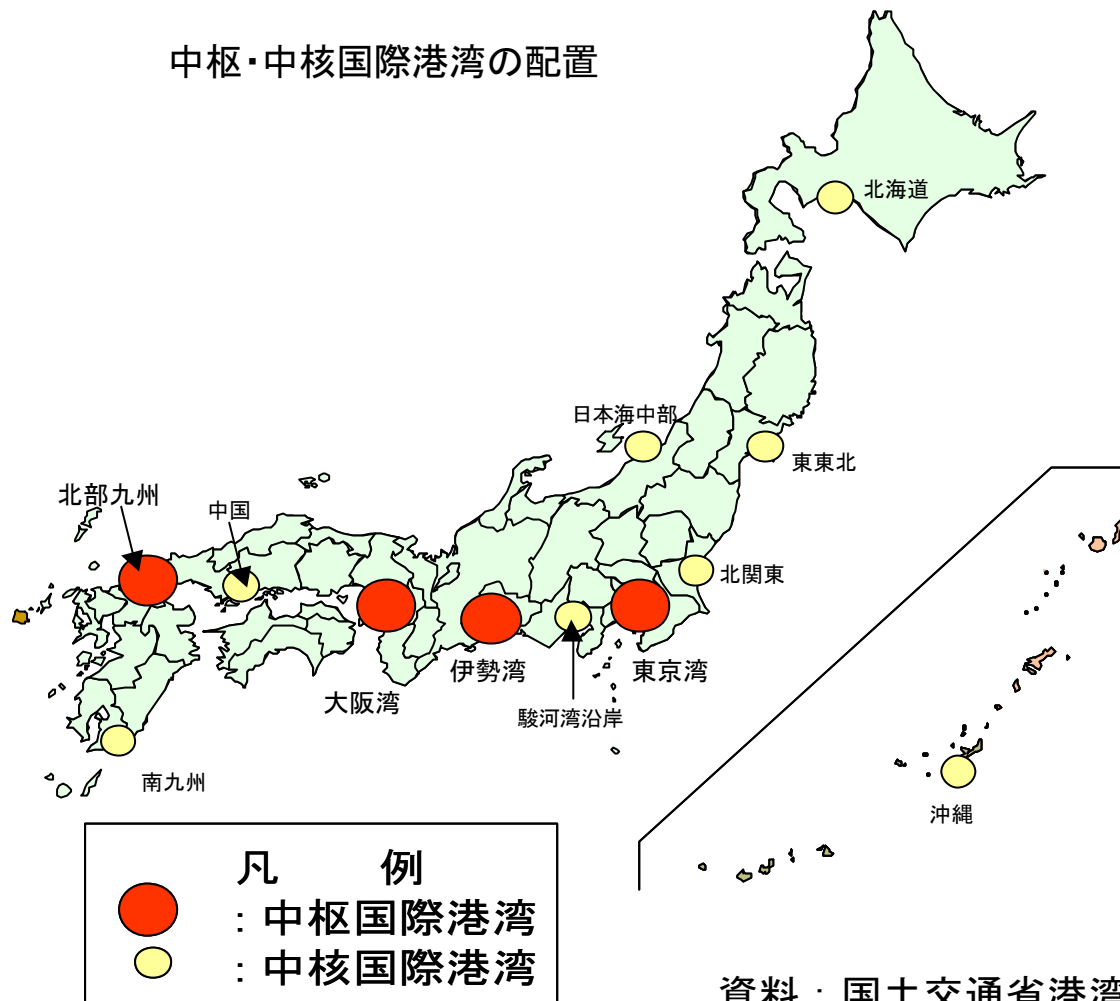
- 沖合展開
- ・東旅客ターミナル等の整備
- ・2004年後半供用予定
- ・ターミナルビルから直接航空機へ乗降できる割合
約6割→約9割
- 再拡張事業
- ・新滑走路(2500m)
- ・年間処理能力(発着回数)
約28.5万回→約40.7万回
- ・発着容量が1.4倍に増加
都市再生、地域の活性化等

(注)円卓会議の結論として平行滑走路の供用開始時における飛行回数は20万回を限度として、その後回数増加は地元と協議することとなっている。

港湾整備状況

中枢・中核国際港湾の整備が進められているものの、東アジア諸国におけるコンテナ取扱増加の影響により、欧米コンテナ航路の日本への寄航割合は減少している。

中枢・中核国際港湾の配置

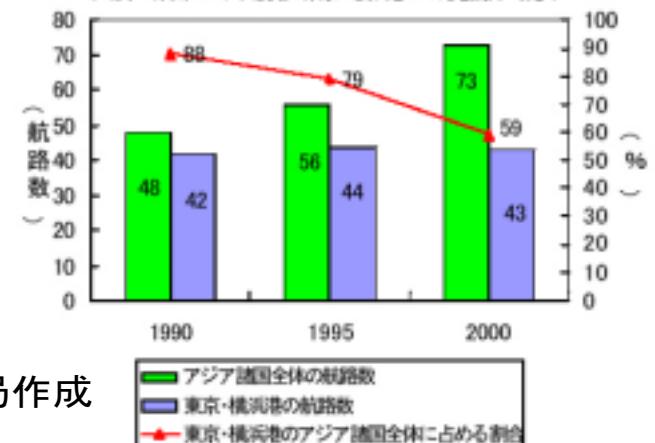


主要港のコンテナ取扱ランキングの変遷

1980年 (千TEU)		2001年 (千TEU)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュー		1 香港	18,000
2 ジャーシー	1,947	2 シンガポール	15,520
3 ロッテルダム	1,901	3 釜山	7,907
4 香港	1,465	4 高雄	7,540
5 神戸	1,456	5 上海	6,334
6 高雄	979	6 ロッテルダム	5,945
7 シンガポール	917	7 ロサンゼルス	5,190
8 サンファン	852	8 深?	5,076
9 ロングビーチ	825	9 ハンブルク	4,680
10 ハンブルク	783	10 ロングビーチ	4,463
11 オークランド	782		
12 横浜	722		
16 釜山	634		
18 東京	632	18 東京	2,770
		21 横浜	2,400
		25 神戸	2,100

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK, CONTAINER AGE SEPTEMBER 2001

益々拍車のかかる東京圏の国際競争力の低下 (北米・欧州コンテナ航路の東京・横浜港への寄航割合の減少)



資料: 国土交通省港湾局作成