

政策課題2-2 利便性、効率性の高い国内交通体系の形成

- ・全国主要都市間での日帰り可能性を一層高める「全国1日交通圏」の形成を推進する。
- ・高度かつ全体効率的な物流システムを構築する。
- ・各交通機関が総合的に組み合わせられ、機能を高めるよう交通機関相互の連携を推進する、マルチモーダル交通体系の構築をすすめる。

国内交通体系の形成

- \* 高規格幹線道路に1時間以内で到達可能なエリアを全国の約9割に
- \* 高速道路など自動車専用道路のIC等から10分以内に連絡が可能な主要空港・港湾の割合を欧米並みの9割に
- \* ETCサービスを利用可能な料金所を平成14年度末には約7割に
- \* 概ね3時間台での移動が可能となっている5大都市と地方主要都市間の鉄道利用所要時間を概ね3時間程度に短縮
- \* 複合一貫輸送に対応した港湾の内貿ターミナルから半日で陸上貨物輸送が可能な圏域の人口の割合を約9割に

整備指標例	現況値 (測定年次)	長期的目標値 (目標年次)
・高規格幹線道路面積カバー率	74% (平成12年度末)	約90% (21世紀初頭)
・主要な空港・港湾への連絡率(再掲)	空港：46% 港湾：32% 合計：36% (平成12年度末)	約9割 (21世紀初頭)
・ETC利用可能料金所整備率	5% (平成12年度末)	約7割 (平成14年度末)
・5大都市と地方主要都市間の鉄道利用所要時間	(下表参照)	概ね3時間程度 (21世紀初頭)
・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルとの陸上輸送半日往復圏の人口カバー率	約7割 (平成7年)	約9割 (21世紀初頭)

- ・高規格幹線道路面積カバー率：高規格幹線道路に1時間以内で到達可能なエリアの割合
- ・主要な空港・港湾への連絡率：高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路等のインターチェンジ等から10分以内の連絡が可能な空港、港湾の割合
- ・ETCサービスを利用可能な料金所数：ETCに対応した料金所数を拡大し普及促進が図られることにより有料道路の料金所渋滞が緩和される。
- ・5大都市と地方主要都市間の鉄道利用所要時間：5大都市とは、札幌、東京、名古屋、大阪、福岡をいい、各都市から概ね3時間台での移動が可能となっている地方主要都市との間の所要時間について、概ね3時間程度で結ぶことを目標とする
- ・複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの陸上輸送半日往復圏の人口カバー率：港湾から半日で陸上輸送可能な圏域人口の比率

(表) 5大都市と地方主要都市間の鉄道利用所要時間 (例)

5大都市と地方主要都市 (代表駅間)	所要時間の現況(平成12年9月) (最速列車利用)
東京～新青森	4時間27分
東京～富山	3時間07分
新大阪～熊本	3時間48分
博多～西鹿児島	3時間40分

(注) 所要時間は、新幹線および在来線区間の最速列車利用による。