

生産性向上、競争力強化を促進する交通・物流インフラの重点的整備

1999年7月6日
社 経済団体連合会

成田空港・関西国際空港の拡充、中部国際空港の早期整備、首都圏第三空港の整備、第二東名・名神道路の整備といった、基幹的な交通・物流インフラの整備を着実に進めるとともに、下記の2つの政策課題に資する交通・物流インフラを重点的に推進すべき。

1. 円滑な交通・物流を阻害しているボトルネックの解消

<道路の現状>

- 主要渋滞ポイントは全国で約3,200箇所
- 交通渋滞による経済的損失：年間約1.2兆円
- ・とりわけ首都圏の渋滞は深刻
- ・圏央道内の主要渋滞ポイント：約600箇所
- ・東京23区内における一般国道の平均走行速度は、時速19kmと、全国平均（時速36km）の約半分。
- ・首都高速都心環状線の通行量の約6割が通過交通

<鉄道貨物の重要性>

- (1) 地球温暖化問題への対応
輸送1トン当たりのCO₂排出量が少なく、エネルギー消費原単位の低い鉄道の活用
- (2) 貨物輸送における輸送効率の向上
従業員一人当たりの年間貨物輸送量
トラック 23.9万トンキロ
鉄道 200.7万トンキロ
内航海運 386.7万トンキロ
- (3) 貨物輸送の複数ルート確保



【対策例】

- (1) 幹線道路の機能強化
 - 立体交差化・右折車線の改良（信号の右折可能矢印の表示時間の延長、右折レーンの増設・長さの延長等）
 - 河川横断橋梁の整備
- (2) 環状道路の整備
 - 東京圏の3つの環状道路の部分完成の前倒し実施（圏央道西側、外かん東側、首都高速3号線以北の中央環状線部分） 経済効果約2兆円
 - 大阪圏では第二京阪、第二環状線、京奈和自動車道の早期整備
 - 名古屋圏では東海環状自動車道、名古屋環状2号線の早期整備
- (3) ITSの推進、とりわけETC（ノンストップ自動料金収受システム）の早期普及（高速道路の渋滞の35%は料金所で発生）
- (4) 交通の円滑化に資する都市インフラ整備
 - 都市再生戦略地域の指定による街路・街区整備

2. 輸送モード間の物流の円滑化

問題点

空港・港湾と高速道路網とのアクセスは、諸外国に比べて格段に悪い。

高規格幹線道路等のインターチェンジなどから10分以内に到着可能な施設数の割合

	空港	港湾
日本	57%	33%
米国	98%	93%
欧州	72%	93%



【対策例】

- (1) 輸送モード間の結節点の整備
 - : 東京貨物ターミナル駅から大井埠頭への引込線の延長
 - : 空港、港湾等へのアクセス道路整備
- (2) 国際海上コンテナの陸上輸送の確保
 - : トラック輸送における橋・トンネル整備
 - : 鉄道輸送における取扱駅の増設、トンネルの改修等
- (3) 船舶の大型化に対応したインフラ整備
 - : 中核国際港湾等における大水深ターミナルの重点的整備