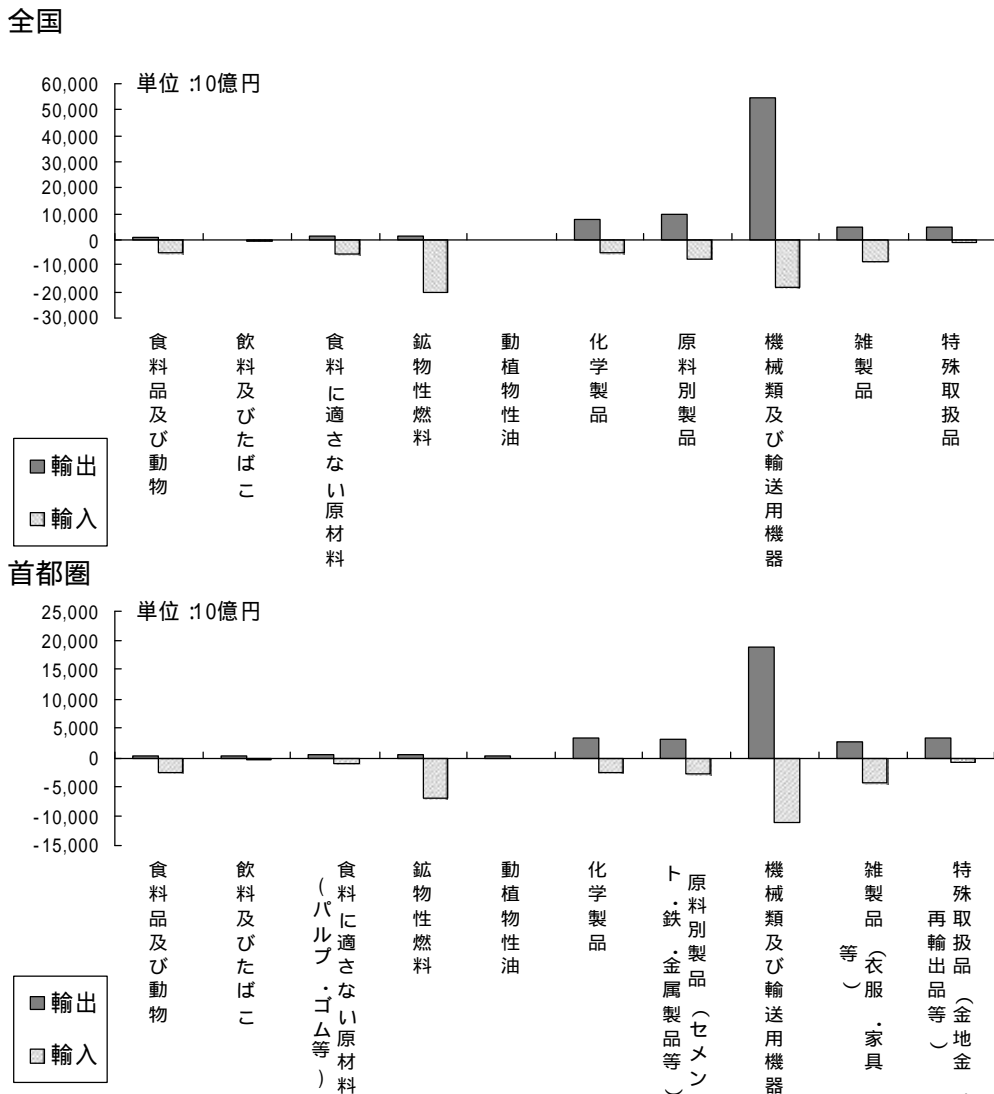


5 - 1 圏域内外（国外）の経済社会の現状

（1）需給構造

下図は、全国と首都圏の輸出入額平成19年（2007年）暦年合計値を、概況品目別及び相手国地域別に比較したものである。

図表 全国と首都圏の概況品目別輸出入額

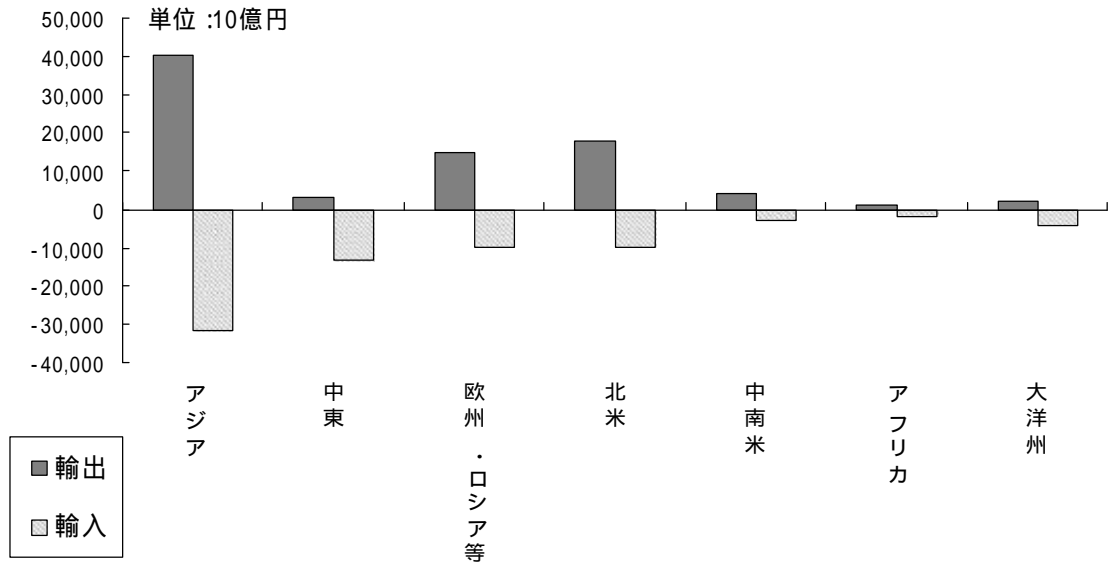


注：首都圏は東京、東京航空貨物（原木）、羽田、成田、横浜、川崎、横須賀、千葉、木更津、鹿島、日立、つくば、宇都宮の税関を対象。

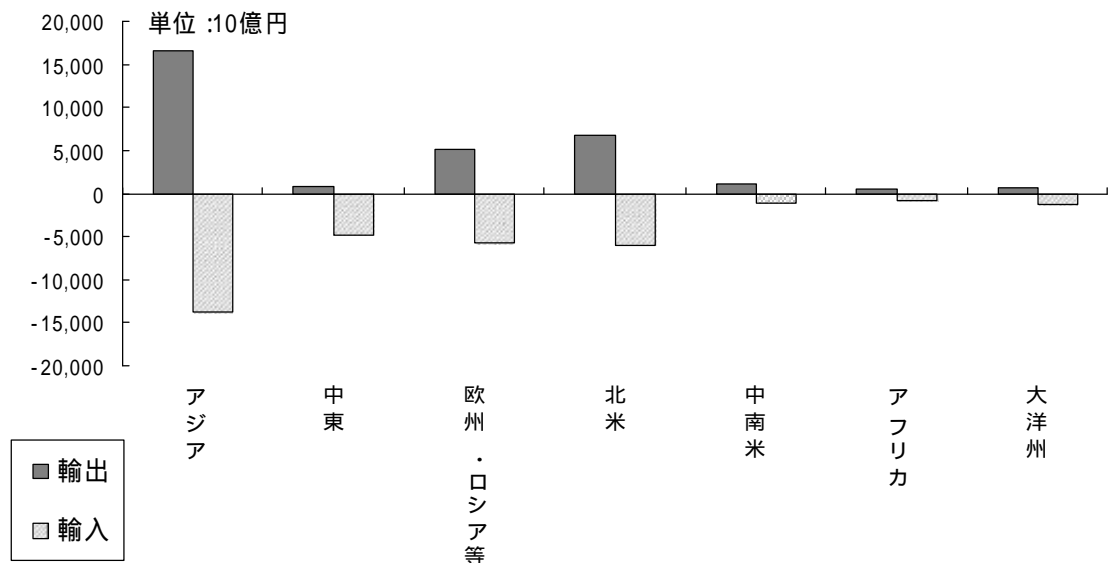
資料：財務省「貿易統計」より作成。

図表 全国と首都圏の相手国地域別輸出入額

全国



首都圏



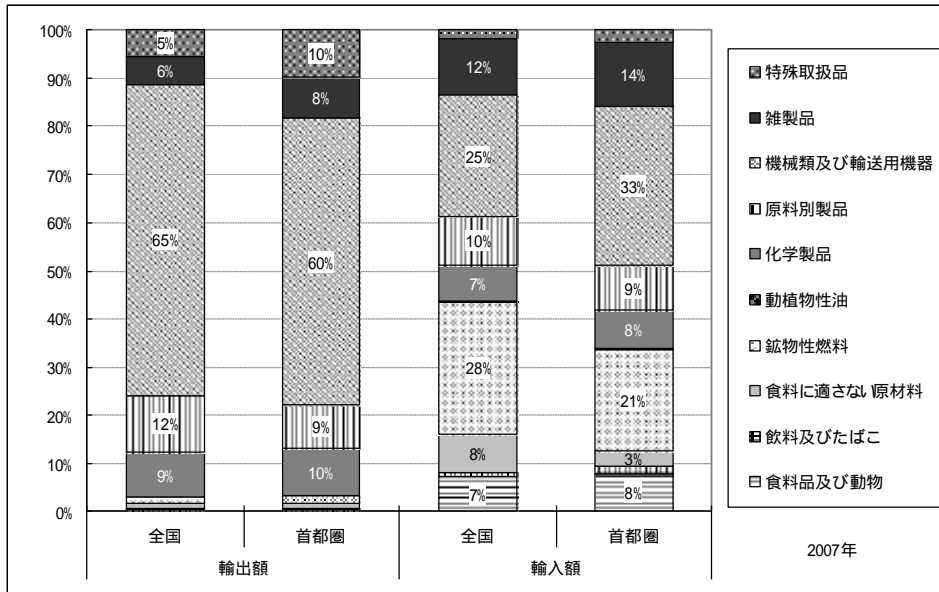
注：首都圏は東京、東京航空貨物（原木）羽田、成田、横浜、川崎、横須賀、千葉、木更津、鹿島、日立、つくば、宇都宮の税関を対象。

資料：財務省「貿易統計」より作成。

概況品目別に見ると、首都圏、全国共に機械類及び輸送機器の輸出入が顕著で、いずれも輸出超であることが分かる。

相手国地域別に見ると、アジア諸国との輸出入が地域別に最も多いことは、全国と同様の傾向であるが、北米や欧州・ロシアからの輸入額が相対的に大きい。

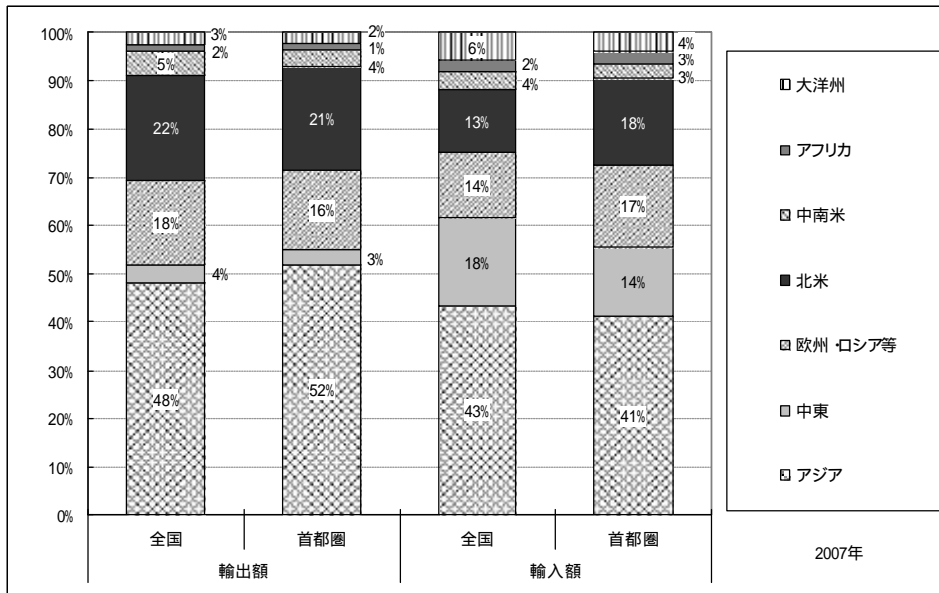
図表 全国と首都圏の相手国地域別輸出入額構成比



注：首都圏は東京、東京航空貨物（原木）羽田、成田、横浜、川崎、横須賀、千葉、木更津、鹿島、日立、つくば、宇都宮の税関を対象。

資料：財務省「貿易統計」より作成。

図表 全国と首都圏の相手国地域別輸出入額構成比



注：首都圏は東京、東京航空貨物（原木）羽田、成田、横浜、川崎、横須賀、千葉、木更津、鹿島、日立、つくば、宇都宮の税関を対象。

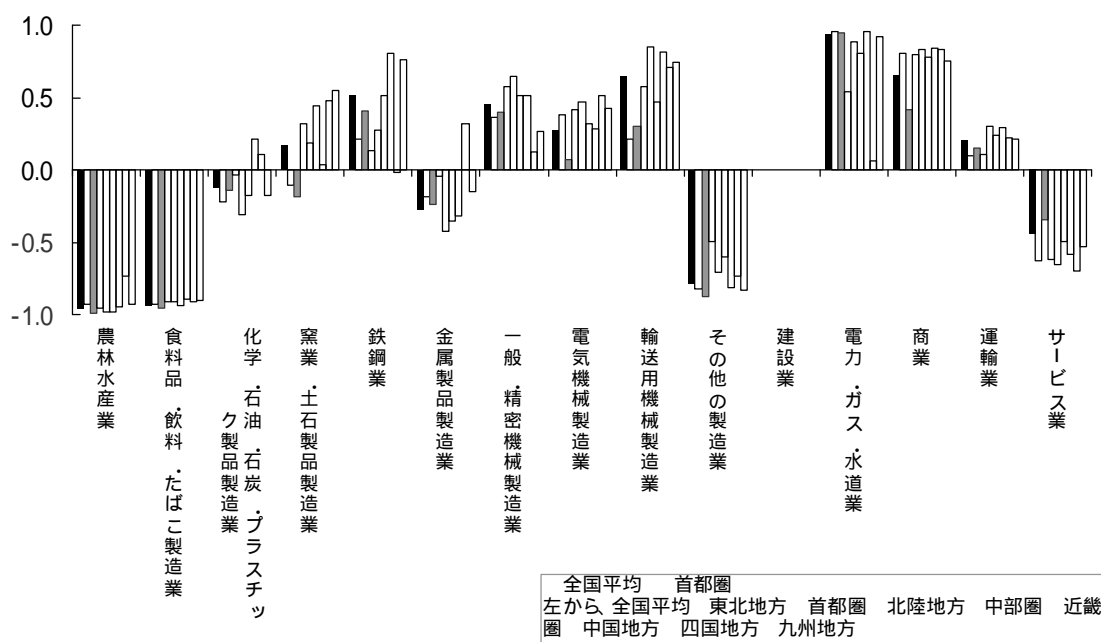
資料：財務省「貿易統計」より作成。

第1章のスカイライン分析でみたように、首都圏の産業集積の特徴は、南関東においてサービス業の集積、北関東等において製造業の集積という相違があり、相互補完によって新たなイノベーションの芽を活かす可能性がある。

下図は、首都圏の産業別にみた国際競争力指標を、他圏域及び全国平均値と比較したものである。産業別国際競争力指標は、経済産業省等では以下のように定義されている。正の値であれば国際競争力がありその結果輸出の方が輸入よりも大きく、負の値であれば国際競争力が低い産業と考える。

$$\text{産業別国際競争力指標} = (\text{輸出額} - \text{輸入額}) \div \text{輸出入額計}$$

図表 全国各圏域の産業別国際競争力比較

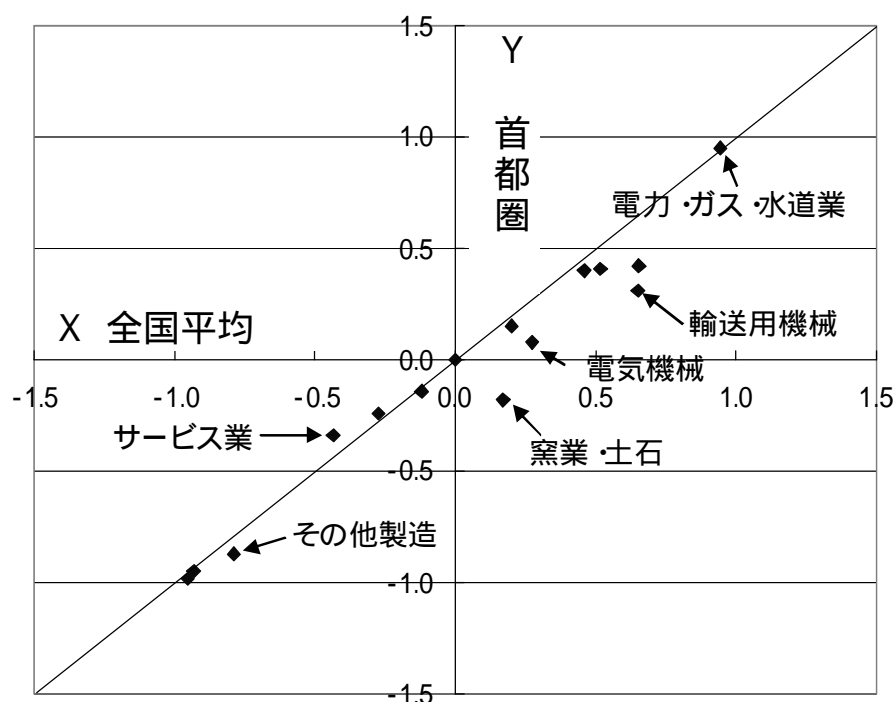


資料：産業連関表より作成

首都圏は、窯業・土石製品や電気機械、輸送用機械等の製造業や鉄鋼業において、中部圏や九州圏等他の圏域に比べ、国際競争力指標は小さい。商業についても同様に同指標は他圏域に比べ大きく下回っているが、これは圏内購買力に支えられ、輸入量が相対的に大きいためである。

次頁の図は、首都圏の産業別にみた国際競争力指標を、全国平均値と比較したものである。45度線(X=Y)よりも下にある場合は、首都圏が全国平均よりも国際競争力が低いことを表わしている。

図表 産業別国際競争力の首都圏と全国平均との比較



資料：産業連関表より作成

我が国の国際競争力がある産業分野において、総じて首都圏は全国平均より相対的に国際競争力が低い。とくに輸送用機械や電気機械といった、国際競争力のある産業において首都圏の同産業分野は、全国の平均的な国際競争力よりも低いことがわかる。窯業・土石といった素材産業についても、国全体では競争力のある産業だが、首都圏の産業分野では国際競争力が低く、指標では負の値となっている。このように、我が国の国際競争力ある産業分野である輸送用機械や電気機械について、首都圏は必ずしも他圏域に比して高い国際競争力を持たない。

一方、サービス業における首都圏の国際競争力は、相対的に高い。しかし、負の値が小さいだけであり、国際的には輸入依存の範疇にある。事業所サービス業など、首都圏に特徴的な集積のあるサービス業は、国内他圏域と比較すれば相対的に高い国際競争力を持つものの、他圏域同様に輸入超過である。

人口等の集積する首都圏が、その需要を支えるために多くの輸入を必要とすることは避けられない。内需型経済への移行は我が国経済の目標とすべきところでもあり、一概に問題とは言えないが、観光や金融といった全国で入超（輸入超過）となっているサービス産業において、首都圏が特徴のある集積を活かし、先導的に国際競争力を強化することが、首都圏ひいては全国各地の自立的な経済構造を支えることに繋がると考えられる。

(2) 外国からの訪問

都道府県別訪問率

訪日外国人の訪問率が最も高いのは東京都で57.4%、2位の大阪府(23.7%)の倍以上の高い訪問率となっている。また、東京都の他にも、神奈川県(18.8%)、千葉県(16.7%)、山梨県(6.6%)などが訪問率上位10都府県に含まれている。目的別にみると、観光目的(56.4%)でもビジネス目的(57.1%)でも東京都への訪問率は高くなっているが、特にビジネス目的では東京都への訪問率の高さが目立っており、東京都のビジネスポテンシャルの高さを確認することができる。

図表 都道府県別にみた訪日外国人の訪問率(2006年度 全体)

平成18年度(N=13,891) 2006-2007 全体					
順位	都道府県	訪問率(%)	順位	都道府県	訪問率(%)
1	東京都	57.4		三重県	1.4
2	大阪府	23.7	26	和歌山県	1.3
3	京都府	20.3	27	新潟県	1.1
4	神奈川県	18.8		富山県	1.1
5	千葉県	16.7		鹿児島県	1.1
6	愛知県	9.6	30	福島県	1.0
7	福岡県	8.7		群馬県	1.0
8	兵庫県	7.4	32	岡山県	0.9
9	山梨県	6.6	33	青森県	0.8
10	北海道	6.4		滋賀県	0.8
11	奈良県	6.1	35	愛媛県	0.6
12	長崎県	4.3	36	岩手県	0.5
13	栃木県	4.2		秋田県	0.5
14	広島県	4.0		山形県	0.5
	大分県	4.0		山口県	0.5
16	静岡県	3.7		佐賀県	0.5
17	熊本県	3.6		宮崎県	0.5
18	長野県	2.7	42	福井県	0.3
19	岐阜県	2.5		徳島県	0.3
20	沖縄県	2.4		香川県	0.3
21	埼玉県	2.3		鳥取県	0.2
22	宮城県	1.9		島根県	0.2
23	茨城県	1.4		高知県	0.2
	石川県	1.4		延べ訪問率 Total	235.7

注 : 網掛けは首都圏の都県を指す。

資料 : JNTO「訪日外客訪問地調査 2006-2007」より作成。

図表 都道府県別にみた訪日外国人の訪問率（2006年度・目的別 上：観光 下：ビジネス）

平成18年度 (N=5,948) 2006-2007 観光目的					
順位	都道府県	訪問率 (%)	順位	都道府県	訪問率 (%)
1	東京都	56.4	26	鹿児島県	1.6
2	大阪府	27.9		埼玉県	1.1
3	京都府	26.8		三重県	1.1
4	神奈川県	20.5	28	青森県	1.0
5	千葉県	19.2		福島県	1.0
6	福岡県	12.6	30	滋賀県	0.9
7	北海道	11.0	31	新潟県	0.8
8	山梨県	9.5	32	岩手県	0.7
9	兵庫県	8.7	33	群馬県	0.6
10	奈良県	8.4		佐賀県	0.6
11	愛知県	8.1		宮崎県	0.6
12	長崎県	7.6	36	秋田県	0.5
	大分県	7.6		岡山県	0.5
14	熊本県	6.6		愛媛県	0.5
15	栃木県	4.9	39	山形県	0.4
16	広島県	4.5		茨城県	0.4
17	長野県	3.5	41	徳島県	0.3
	岐阜県	3.5		香川県	0.3
19	静岡県	3.4	43	鳥取県	0.2
20	沖縄県	3.1		島根県	0.2
21	宮城県	2.2		山口県	0.2
22	和歌山県	2.1		高知県	0.2
23	石川県	1.7	47	福井県	0.1
24	富山県	1.6	延べ訪問率 Total		275.2

平成18年度 (N=3,109) 2006-2007 ビジネス・商用目的					
順位	都道府県	訪問率 (%)	順位	都道府県	訪問率 (%)
1	東京都	57.1	25	福島県	0.8
2	大阪府	20.9		石川県	0.8
3	愛知県	13.1	27	滋賀県	0.7
4	神奈川県	12.6		山口県	0.7
5	京都府	9.1		熊本県	0.7
6	千葉県	8.5		沖縄県	0.7
7	兵庫県	5.8	31	愛媛県	0.6
8	福岡県	3.9	32	青森県	0.5
9	静岡県	3.5		山形県	0.5
10	埼玉県	2.8		富山県	0.5
11	栃木県	2.3		福井県	0.5
	広島県	2.3	36	和歌山県	0.4
13	三重県	2.1		香川県	0.4
14	山梨県	1.9		佐賀県	0.4
	奈良県	1.9		大分県	0.4
16	北海道	1.8		鹿児島県	0.4
	茨城県	1.8	41	秋田県	0.3
18	宮城県	1.6		宮崎県	0.3
	長野県	1.6	43	岩手県	0.2
	岐阜県	1.6		鳥取県	0.2
21	新潟県	1.5		徳島県	0.2
22	群馬県	1.2	46	島根県	0.1
23	岡山県	1.1		高知県	0.1
24	長崎県	1.0	延べ訪問率 Total		171.4

注：網掛けは首都圏の都県を指す。

資料：JNTO「訪日外客訪問地調査 2006-2007」より作成。

国籍・居住国別訪問地

国籍・居住国別に訪問地をみると、全ての国籍において、銀座、新宿、TDR（東京ディズニーリゾート）、お台場、浅草といった首都圏に含まれる都市・地域が上位を占めている。

図表 訪日外国人の訪問地ランキング（全体）

全体 (N=13,891)								
男性 (N=8,152)			女性 (N=5,611)					
順位	地域名	訪問率 (%)	順位	地域名	訪問率 (%)	順位	地域名	訪問率 (%)
1	新宿	26.7	1	新宿	25.4	1	新宿	28.7
2	大阪市	21.4	2	大阪市	20.3	2	大阪市	22.9
3	京都市	20.1	3	京都市	18.5	3	京都市	22.4
4	銀座	15.2	4	銀座	14.8	4	渋谷	16.8
5	渋谷	14.7	5	渋谷	13.3	5	銀座	15.9
6	浅草	12.9	6	浅草	11.8	6	浅草	14.5
7	その他23区	11.5	6	その他23区	11.8	7	原宿	13.1
8	原宿	9.8	8	秋葉原	10.8	8	TDR	11.2
9	横浜	9.7	9	横浜	9.9	9	お台場	11.1
10	上野	9.6	10	上野	9.3	9	その他23区	11.1
11	お台場	9.3	11	名古屋	9.2	11	上野	10.0
12	秋葉原	8.6	12	六本木	8.3	12	横浜	9.5
13	名古屋	8.5	13	お台場	8.1	13	箱根	9.0
14	福岡市	8.4	14	福岡市	8.0	13	福岡市	9.0
15	TDR	8.2	15	原宿	7.6	15	名古屋	7.5
16	六本木	7.9	16	品川	6.8	16	六本木	7.2
17	箱根	7.5	17	箱根	6.5	17	奈良市	7.1
18	成田	6.5	18	TDR	6.2	18	成田	7.0
19	品川	5.9	19	成田	6.1	19	札幌・定山溪	6.3
20	奈良市	5.9	20	東京都不明	5.9	20	池袋	6.2

図表 訪日外国人の訪問地ランキング（居住国別）

韓国 (N=3,486)			台湾 (N=2,552)			中国 (N=1,134)			香港 (N=746)		
順位	地域名	訪問率 (%)	順位	地域名	訪問率 (%)	順位	地域名	訪問率 (%)	順位	地域名	訪問率 (%)
1	新宿	30.4%	1	大阪市	22.1%	1	大阪市	40.4%	1	新宿	42.5%
2	大阪市	22.8%	2	新宿	22.1%	2	京都市	30.2%	2	銀座	21.4%
3	福岡市	16.6%	3	TDR	14.8%	3	新宿	21.0%	3	TDR	19.2%
4	お台場	15.9%	4	京都市	14.7%	4	その他23区	16.9%	4	大阪市	18.6%
5	渋谷	15.7%	5	お台場	10.3%	5	名古屋	16.8%	5	渋谷	16.9%
6	原宿	14.5%	6	浅草	9.9%	6	横浜	16.2%	6	札幌・定山溪	16.6%
7	京都市	13.5%	7	名古屋	9.6%	7	銀座	16.0%	7	原宿	15.8%
8	その他23区	12.4%	8	その他23区	9.1%	8	箱根	15.7%	8	池袋	15.0%
9	上野	9.0%	9	横浜	9.1%	9	東京都不明	13.4%	9	上野	13.1%
10	浅草	8.9%	10	札幌・定山溪	9.0%	10	TDR	13.2%	10	小樽	11.0%
11	銀座	8.7%	11	箱根	8.2%	11	秋葉原	12.6%	11	京都市	10.9%
12	別府	7.9%	12	福岡市	7.9%	12	成田	10.4%	12	富士山	9.1%
13	横浜	7.1%	13	成田	7.5%	13	富士山	10.1%	13	浅草	8.7%
14	箱根	7.1%	14	渋谷	7.1%	14	浅草	10.0%	14	横浜	7.8%
15	阿蘇山	6.4%	15	上野	6.9%	15	皇居	9.3%	15	お台場	7.6%
16	神戸	6.3%	16	東京都不明	6.7%	16	上野	7.8%	16	秋葉原	7.0%
17	奈良市	6.2%	17	神戸	6.7%	17	東京都その他	7.5%	17	名古屋	6.4%
18	TDR	6.1%	18	原宿	6.2%	18	神戸	6.7%	18	六本木	6.3%
19	熊本	6.0%	19	東京都その他	5.8%	19	福岡市	5.8%	19	富良野	5.8%
20	秋葉原	5.9%	20	小樽	5.6%	20	品川	5.2%	20	東京都その他	5.5%
				銀座	5.6%						

タイ (N=267)			米国 (N=1,746)			英国 (N=566)			ドイツ (N=355)		
順位	地域名	訪問率 (%)	順位	地域名	訪問率 (%)	順位	地域名	訪問率 (%)	順位	地域名	訪問率 (%)
1	大阪市	17.6%	1	新宿	22.3%	1	新宿	27.6%	1	京都市	34.4%
2	京都市	14.2%	2	京都市	21.9%	2	京都市	26.7%	2	浅草	25.1%
3	新宿	12.7%	3	銀座	21.2%	3	銀座	26.1%	3	銀座	24.2%
4	TDR	12.4%	4	渋谷	15.7%	4	渋谷	22.8%	4	新宿	24.2%
5	成田	11.2%	5	浅草	14.7%	5	浅草	17.5%	5	渋谷	20.3%
	浅草	11.2%	6	大阪市	14.4%	6	六本木	15.4%	6	大阪市	17.2%
	横浜	11.2%	7	六本木	14.3%	7	大阪市	13.6%	7	六本木	14.1%
8	大阪府その他	8.2%	8	その他23区	10.7%	8	その他23区	12.0%	8	品川	13.0%
9	渋谷	7.9%	9	横浜	10.5%	9	秋葉原	11.3%	9	お台場	12.4%
10	上野	7.5%	10	上野	8.4%	10	上野	10.8%	10	横浜	12.1%
	秋葉原	7.5%	11	皇居	8.1%	11	原宿	9.9%	11	上野	11.8%
	その他23区	7.5%	12	赤坂	7.5%	12	皇居	9.7%	12	奈良市	11.8%
13	神戸	6.7%		名古屋	7.5%	13	横浜	9.5%	13	皇居	10.4%
14	富士山	6.4%	14	秋葉原	7.4%	14	東京タワー	9.0%		その他23区	10.4%
	奈良市	6.4%	15	品川	7.4%	15	港区その他	8.8%	15	秋葉原	9.9%
16	原宿	5.6%	16	原宿	7.3%		広島市	8.8%		箱根	9.9%
	東京タワー	5.6%	17	広島市	6.7%	17	成田	8.5%	17	広島市	9.3%
18	名古屋	5.2%	18	成田	6.5%	18	品川	8.3%	18	鎌倉	8.7%
19	茨城県その他	4.9%	19	奈良市	6.5%	19	奈良市	8.1%	19	東京タワー	8.5%
	東京都不明	4.9%	20	鎌倉	5.6%	20	赤坂	7.4%		名古屋	8.5%
	箱根	4.9%					名古屋	7.4%			

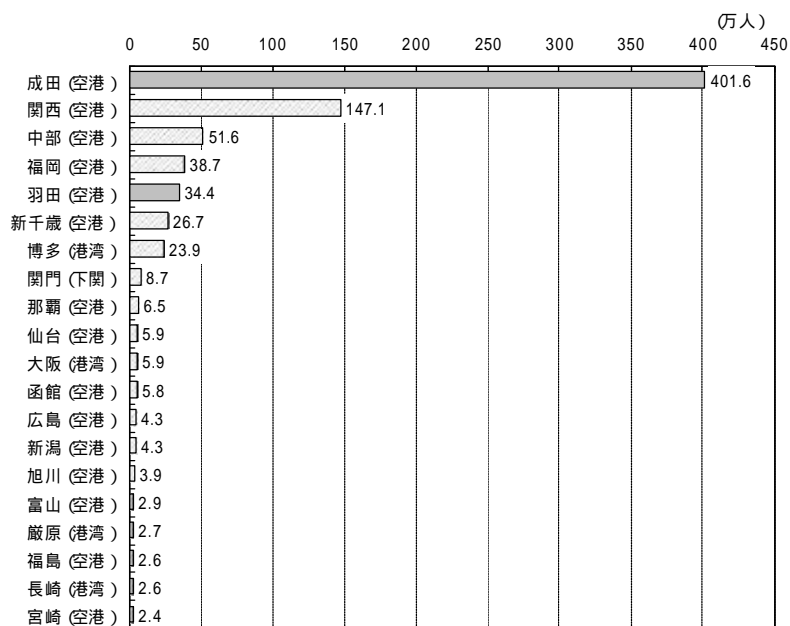
注：網掛けは首都圏に含まれる都市・地域を指す。

資料：JNTO「訪日外客訪問地調査 2006-2007」より作成。

空港・港湾別入国外国人数

空港・港湾別に入国外国人数をみると、「成田空港」が最も多く 401.6 万人、次いで「関西空港」が 147.1 万人となっている。入国外国人数について、首都圏に位置する空港・港湾（成田空港、羽田空港）の値を総和すると対全国シェアは 53.8%となる。我が国に入国する外国人のほぼ半数は首都圏を經由して入国している実態が確認される。

図表 空港・港湾別入国外国人数（2006年）



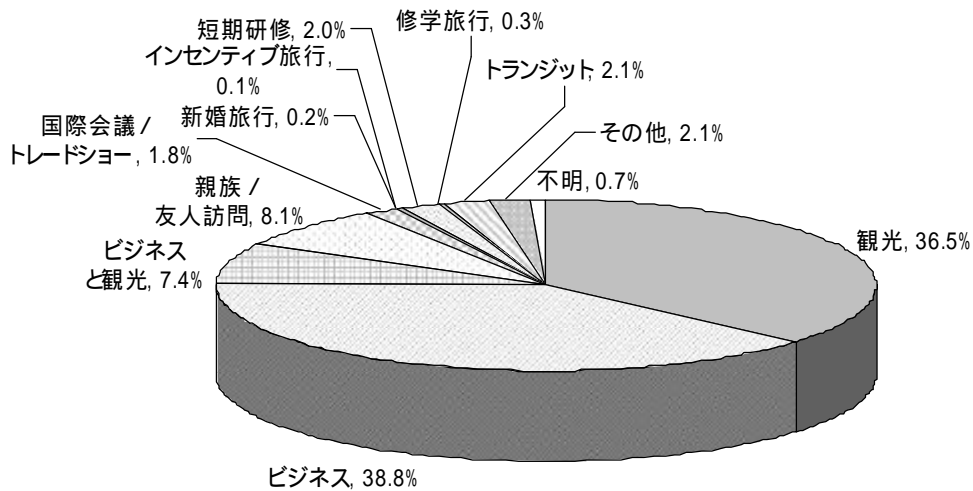
順位	空港・港湾名	都道府県	入国外国人数	
			実数(人)	シェア
1	成田 (空港)	千葉県	4,015,727	49.5%
2	関西 (空港)	大阪府	1,471,413	18.1%
3	中部 (空港)	愛知県	515,603	6.4%
4	福岡 (空港)	福岡県	386,514	4.8%
5	羽田 (空港)	東京都	344,497	4.2%
6	新千歳 (空港)	北海道	266,651	3.3%
7	博多 (港湾)	福岡県	239,376	3.0%
8	関門 (下関)	山口県	86,978	1.1%
9	那覇 (空港)	沖縄県	64,500	0.8%
10	仙台 (空港)	宮城県	59,296	0.7%
11	大阪 (港湾)	大阪府	58,960	0.7%
12	函館 (空港)	北海道	57,832	0.7%
13	広島 (空港)	広島県	43,241	0.5%
14	新潟 (空港)	新潟県	42,526	0.5%
15	旭川 (空港)	北海道	39,188	0.5%
16	富山 (空港)	富山県	29,288	0.4%
17	厳原 (港湾)	長崎県	27,466	0.3%
18	福島 (空港)	福島県	25,950	0.3%
19	長崎 (港湾)	長崎県	25,736	0.3%
20	宮崎 (空港)	宮崎県	23,955	0.3%
平成18年度 計			8,107,963	100.0%

資料：法務省「出入国管理統計年報（平成 19 年版）」より作成。

首都圏への来訪理由

首都圏に来訪する外国人の来訪理由は、「ビジネス」が最も多く 38.8%、次いで「観光」が 36.5%となっている。都県別に見ると、「ビジネス」目的の来訪が多いのは茨城県（51.1%）、群馬県（39.7%）、東京都（38.1%）、埼玉県（33.3%）であり、「観光」目的の来訪が多いのは山梨県（65.2%）、千葉県（56.9%）、栃木県（50.7%）、神奈川県（46.8%）となっている。東京都への来訪目的は「観光（39.1%）」と「ビジネス（38.1%）」が同程度の水準となっている。

図表 訪日外国人の首都圏への来訪理由（2005年度）



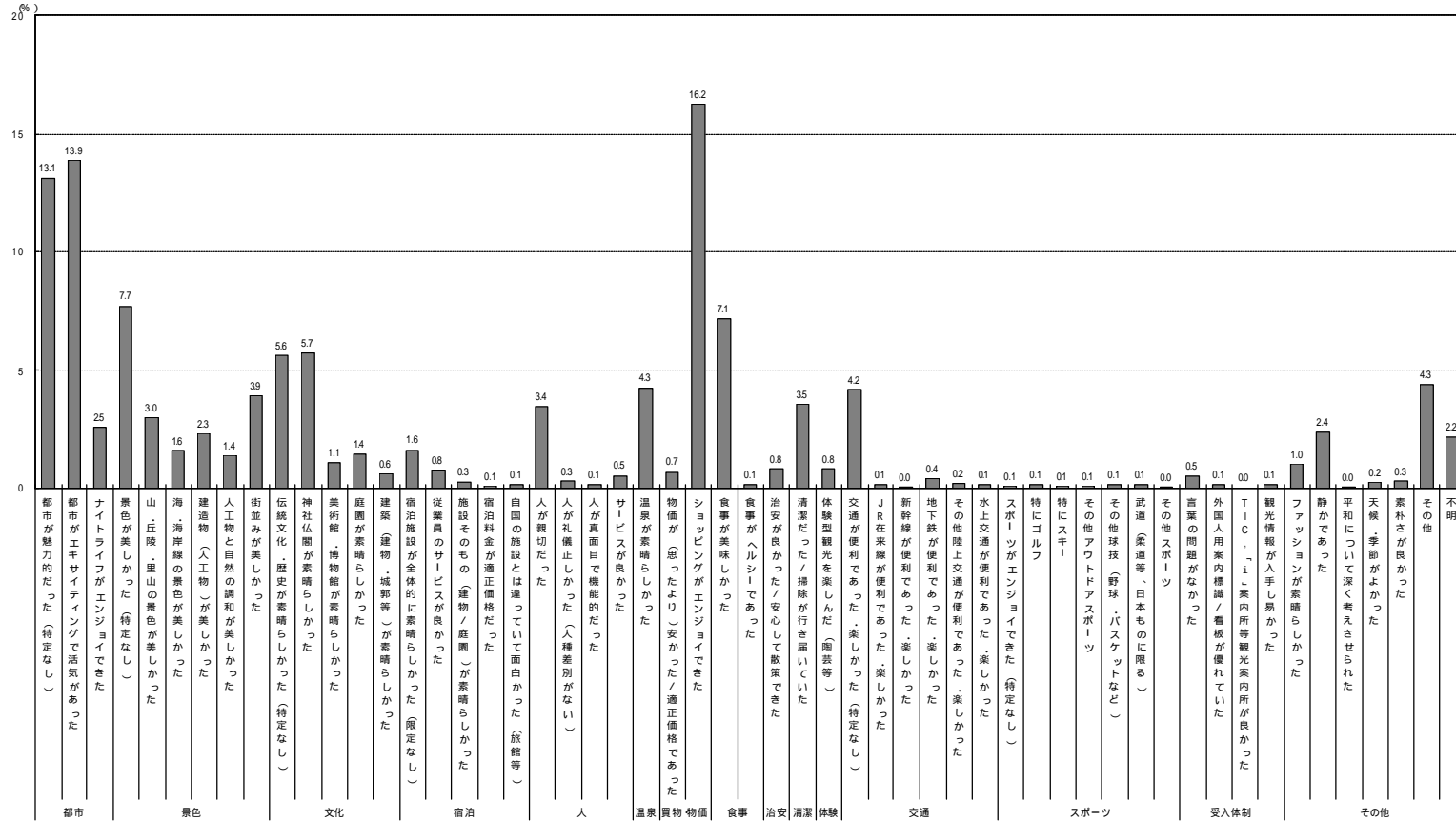
	合計	観光	ビジネス	ビジネスと観光	親族/友人訪問	国際会議/トレードショー	インセンティブ旅行	新婚旅行	短期研修	修学旅行	トランジット	その他	不明
首都圏	100.0%	36.5%	38.8%	7.4%	8.1%	1.8%	0.1%	0.2%	2.0%	0.3%	2.1%	2.1%	0.7%
茨城県	100.0%	16.3%	51.1%	5.6%	11.8%	3.4%	0.0%	0.0%	3.9%	1.1%	0.0%	6.7%	0.0%
栃木県	100.0%	50.7%	22.1%	7.2%	11.9%	0.9%	0.0%	0.5%	2.8%	0.2%	0.0%	2.6%	1.2%
群馬県	100.0%	26.7%	39.7%	8.6%	17.2%	0.0%	0.0%	0.9%	0.9%	0.0%	0.0%	2.6%	3.4%
埼玉県	100.0%	24.6%	33.3%	9.2%	20.4%	0.4%	0.0%	0.0%	4.6%	1.7%	0.0%	4.2%	1.7%
千葉県	100.0%	56.9%	14.8%	4.4%	9.4%	1.1%	0.2%	0.2%	2.1%	0.5%	7.9%	1.0%	1.5%
東京都	100.0%	39.1%	38.1%	7.7%	7.7%	1.8%	0.1%	0.2%	2.1%	0.4%	0.3%	1.9%	0.7%
神奈川県	100.0%	46.8%	27.1%	7.8%	10.3%	1.5%	0.1%	0.2%	2.7%	0.2%	0.2%	2.3%	0.9%
山梨県	100.0%	65.2%	11.8%	6.7%	9.5%	0.8%	0.3%	0.4%	2.5%	0.6%	0.0%	1.5%	0.6%

資料：JNTO「訪日外客訪問地調査 2005-2006」より作成。

首都圏の魅力

首都圏の魅力として、「ショッピングがエンjoyできた(16.2%)」、「都市がエキサイティングで活気があった(13.9%)」、「都市が魅力的だった(13.1%)」など、都市的な機能・側面をあげる意見が目立つ。

図表 一番良かった訪問地として首都圏をあげた理由(2005年度)



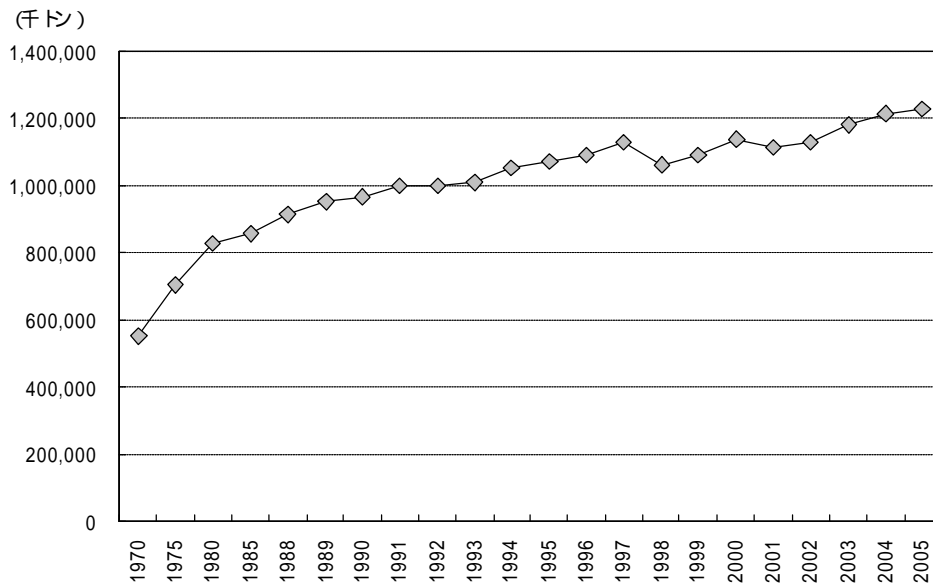
注：栃木県、群馬県、茨城県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県を首都圏として集計している。
資料：JNTO「訪日外客訪問地調査 2005-2006」より作成。

(3) 貨物の流動

日本の海上貨物取扱量の推移【外国貿易】

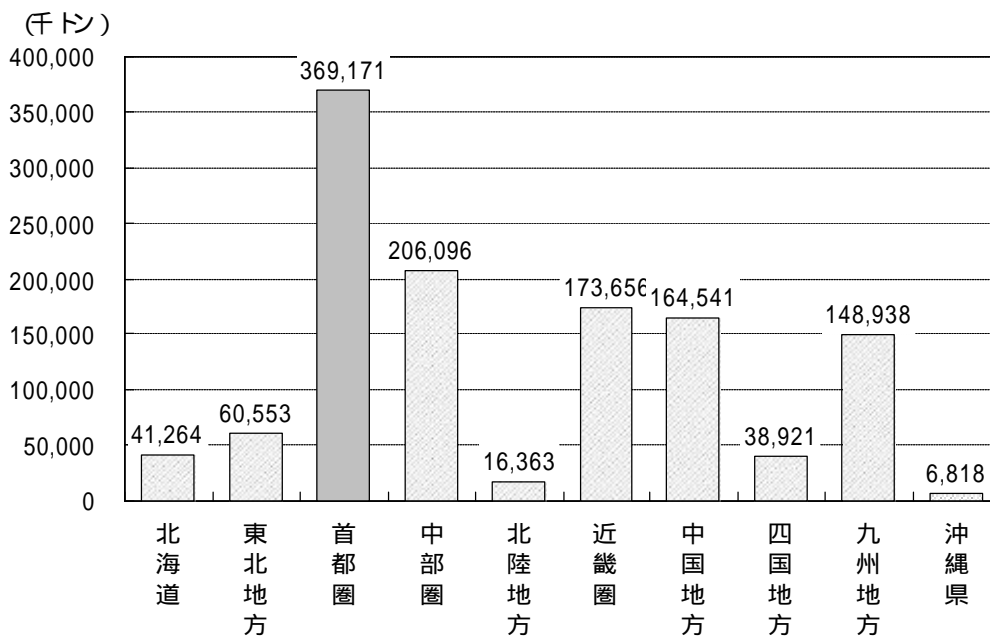
我が国の海上貨物取扱量（外国貿易）は一貫して増加傾向にある。ブロック別に海上貨物取扱量（外国貿易）を比較すると、首都圏が最も多く、全国の30.1%を占めている。

図表 日本の海上貨物取扱量の推移【外国貿易】



資料：国土交通省「港湾統計」より作成。

図表 ブロック別にみた海上貨物取扱量の比較【外国貿易】(2005年)

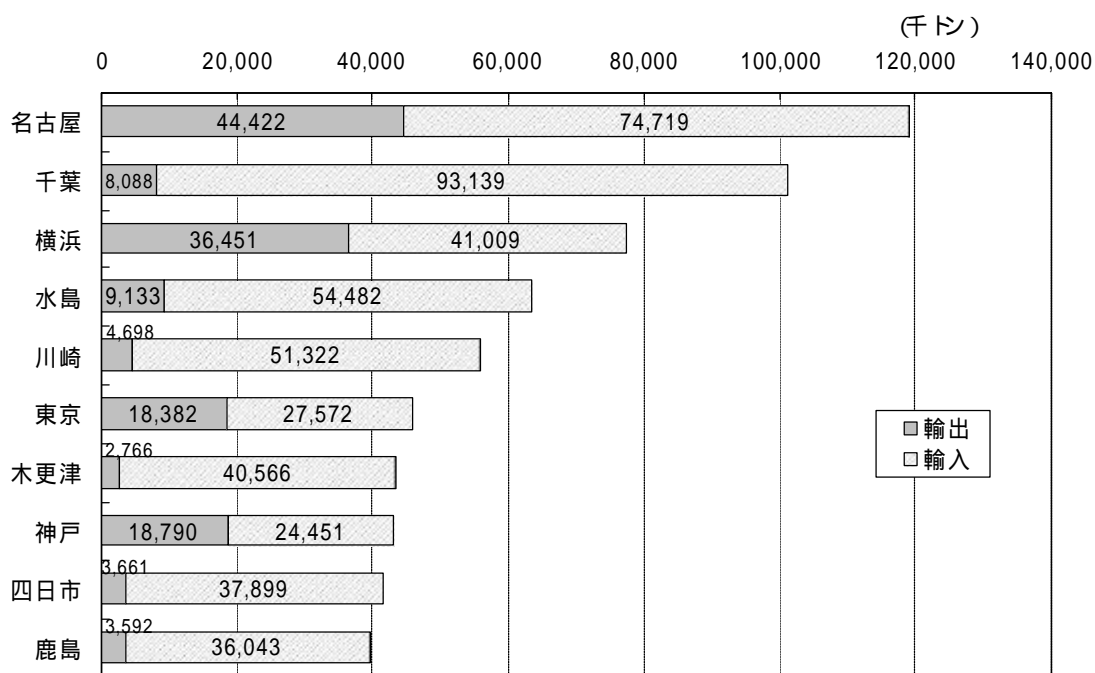


資料：国土交通省「港湾統計」より作成。

港湾別 海上貨物取扱量の比較【外国貿易】

海上貨物取扱量を港湾別にみると、全国では名古屋港が最も多い。首都圏港湾のうち、重量ベースでの海上貨物取扱量が多いのは千葉港、横浜港、川崎港、東京港となっている。また、首都圏でコンテナ取扱量が多いのは東京港、横浜港となっており、これらの港湾では取扱量が近年増加傾向にある。国際コンテナの航路便数をみると、大都市圏に近接する主要港湾においては、北米、欧州よりも近海・東南アジア、とりわけ中国への航路便数が多いことがわかる。

図表 港湾別にみた海上貨物取扱量ランキング【外国貿易】(2004年)



(単位:千トン)

順位	港湾分類	都道府県	港湾名	合計	輸出	輸入
1位	特定重要港湾	愛知県	名古屋	119,141	44,422	74,719
2位	特定重要港湾	千葉県	千葉	101,227	8,088	93,139
3位	特定重要港湾	神奈川県	横浜	77,460	36,451	41,009
4位	特定重要港湾	岡山県	水島	63,615	9,133	54,482
5位	特定重要港湾	神奈川県	川崎	56,020	4,698	51,322
6位	特定重要港湾	東京都	東京	45,954	18,382	27,572
7位	重要港湾	千葉県	木更津	43,332	2,766	40,566
8位	特定重要港湾	兵庫県	神戸	43,241	18,790	24,451
9位	特定重要港湾	三重県	四日市	41,559	3,661	37,899
10位	重要港湾	茨城県	鹿島	39,634	3,592	36,043

資料：国土交通省「港湾統計」より作成。

図表 首都圏の主要港湾の海上貨物取扱量【外国貿易】(2004年)

(単位：千トン)

港湾分類	都道府県	港湾名	合計	輸出	輸入
特定重要港湾	千葉県	千葉	101,227	8,088	93,139
	神奈川県	横浜	77,460	36,451	41,009
	神奈川県	川崎	56,020	4,698	51,322
	東京都	東京	45,954	18,382	27,572
重要港湾	千葉県	木更津	43,332	2,766	40,566
	茨城県	鹿島	39,634	3,592	36,043
	茨城県	常陸那珂	2,570	208	2,362
	神奈川県	横須賀	2,122	2,064	58
	茨城県	日立	642	51	591
首都圏主要港湾 計			368,962	76,300	292,662
全国港湾 計			1,212,034	249,360	962,674
首都圏主要港湾の対全国シェア			30.4%	30.6%	30.4%

資料：国土交通省「港湾統計」より作成。

図表 首都圏の港湾別外貿コンテナ取扱貨物量の推移

(単位：TEU)

区分	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
東京	2,638,490	2,607,314	2,784,474	3,074,794	3,358,257	3,593,751	3,695,852
川崎	43,707	44,820	24,470	30,489	25,638	34,503	35,147
横浜	2,261,770	2,245,934	2,301,120	2,414,637	2,606,553	2,726,572	2,978,062
常陸那珂	2,928	8,256	13,690	15,159	11,461	12,639	12,916
千葉	57,775	52,412	50,205	46,855	48,383	45,015	44,468
日立	6,665	4,180	5,989	4,971	5,317	2,357	-
鹿島	18,044	17,567	887	-	-	-	-
横須賀	24	53	12	15	16	15	-
管内合計	5,029,403	4,980,536	5,180,847	5,586,920	6,055,625	6,414,852	6,766,445

資料：国土交通省関東地方整備局港湾空港部ホームページ

(<http://www.pa.ktr.mlit.go.jp/kyoku/02minato/02data/08.html>)より作成。

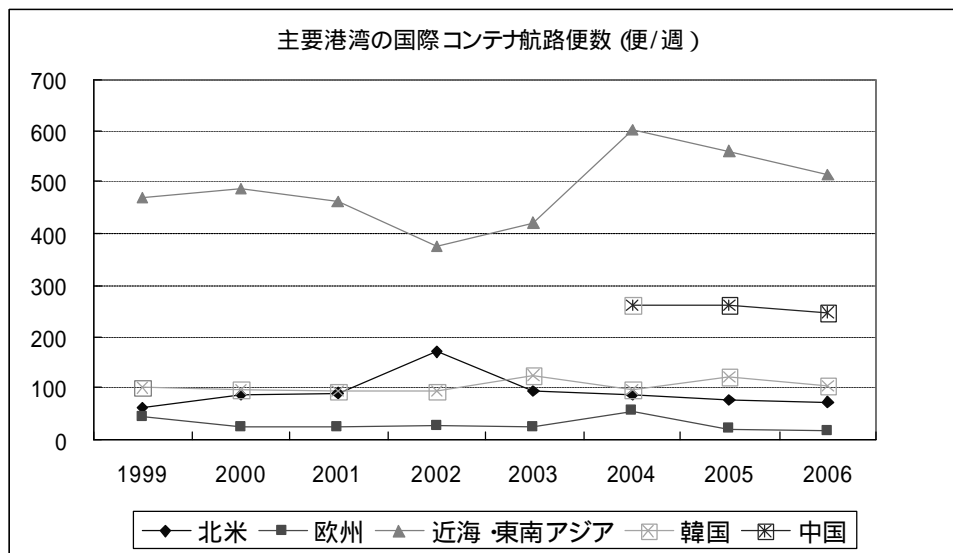
図表 港湾別 国際コンテナ航路便数（便/週）（2007年）

	北米	欧州	近海・東南アジア		その他	
			韓国	中国		
東京	20.0	5.0	83.0	10.0	42.0	3.5
横浜	19.0	1.0	78.5	9.0	40.0	14.0
川崎		1.0	4.0	1.0		
名古屋	14.0	4.0	69.5	10.0	36.0	7.0
四日市			17.0	4.0	6.0	
大阪	6.0	2.0	74.0	9.0	42.0	3.0
神戸	15.0	4.0	75.5	9.0	39.0	3.5
下関			24.0	20.0	4.0	
北九州			45.0	9.0	18.0	0.9
博多	0.5	1.0	51.0	22.0	20.0	1.0
小計	74.5	18.0	516.8	103.0	247.0	32.4

資料：東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州は「2007年版国際輸送ハンドブック」より、その他の港湾については、日本海事新聞（2007.1.5）より港湾局計画課作成。

資料：国土交通省 港湾局 統計・データ

図表 主要港湾の国際コンテナ航路便数の推移（便/週）



注1：主要港湾：東京、横浜、川崎、名古屋、四日市、大阪、神戸、下関、北九州、博多

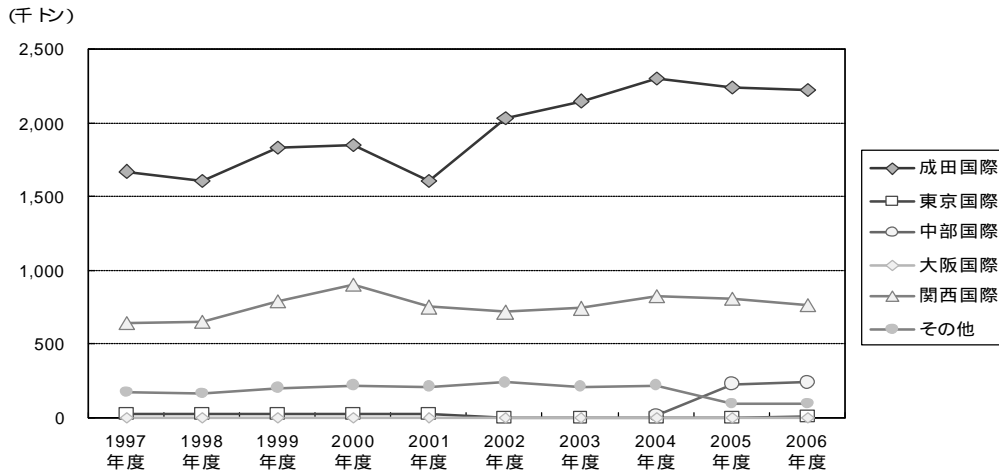
注2：韓国、中国航路は近海・東南アジア航路の内数

資料：国土交通省港湾局作成（数字でみる港湾各年版より）

空港別 国際貨物取扱量の比較

国際貨物取扱量を空港別にみると、成田空港が最も多く、平成 18 年（2006 年）度時点で全国の 67.0%を占めている。

図表 空港別にみた国際貨物取扱量の推移

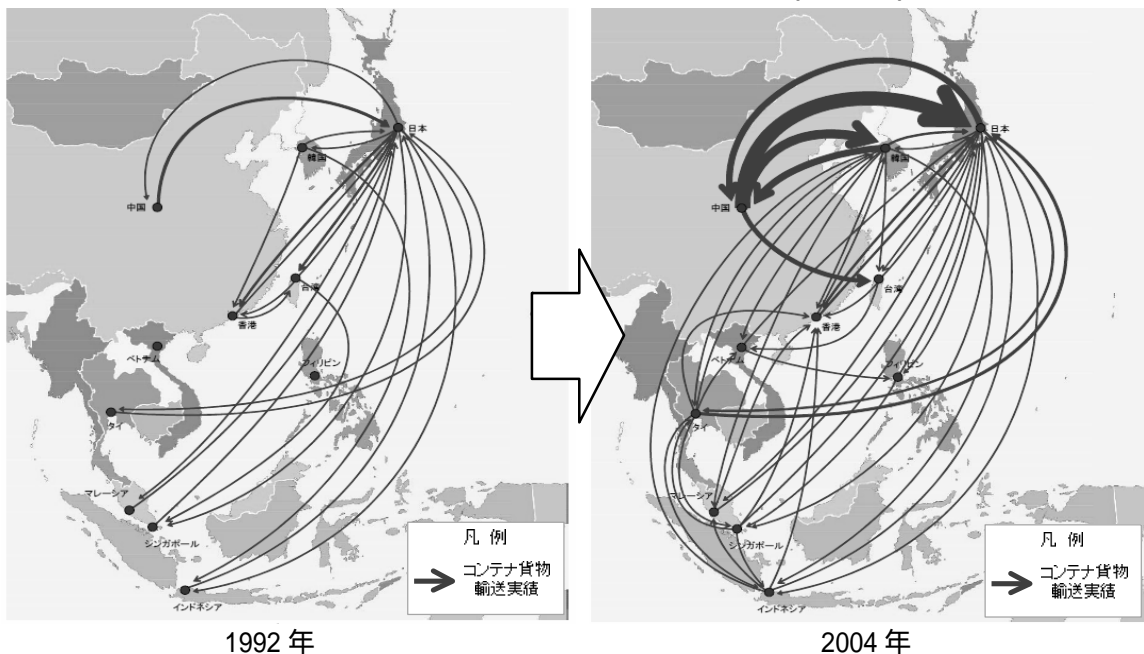


資料：国土交通省「平成 18 年空港管理状況調書」より作成。

東アジアにおけるコンテナ取扱の変化

平成 4 年（1992 年）と平成 16 年（2004 年）の二国間の海上コンテナ輸送量の変化をみると、中国から日本への輸送量が大幅に増加していると共に、中国から日本や韓国、東南アジア諸国への輸送量が増加していることがわかる。

図表 東アジアにおけるコンテナ取扱の変化（二国間）



注 1：50,000TEU 以上のみ。海上コンテナ輸送量の全数データではない。

注 2：中国 - 台湾は両方向合計。

注 3：中国は、日本、韓国、台湾以外との輸送量データは不明。

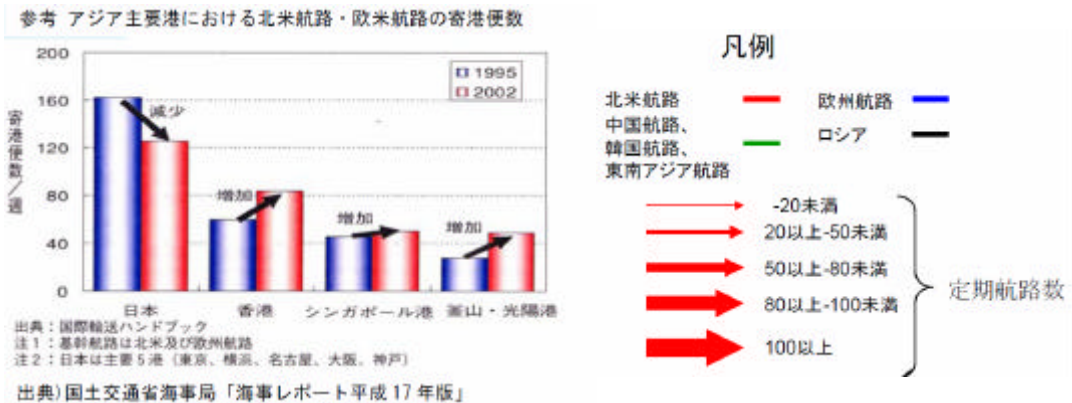
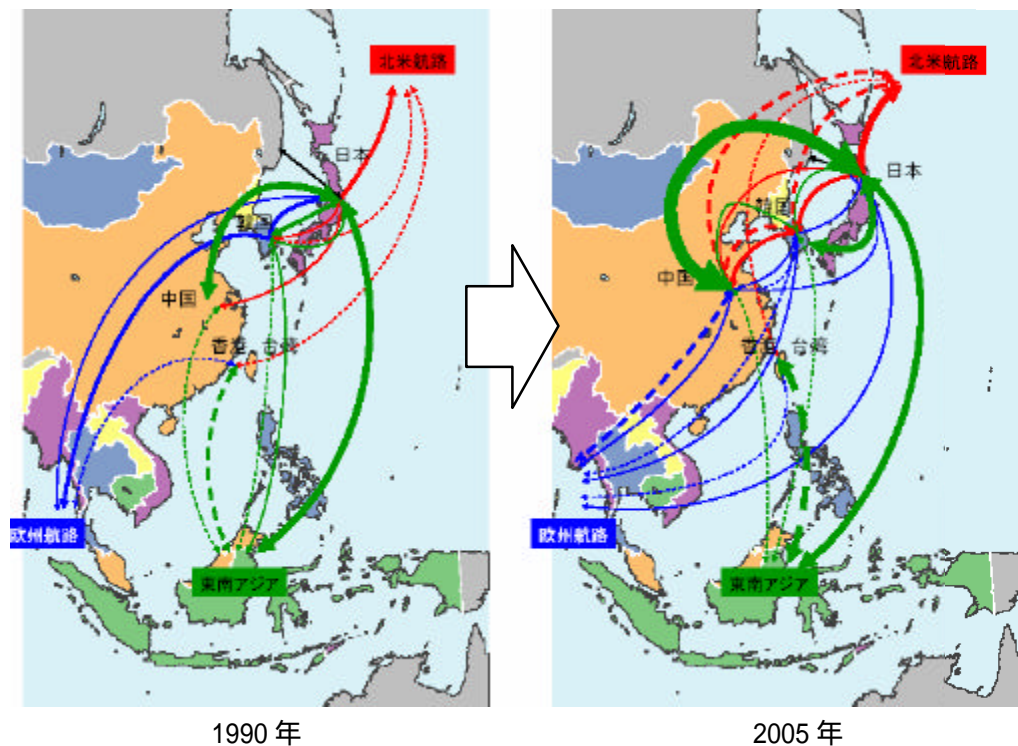
資料：オーシャンコマース「国際輸送ハンドブック(1994 及び 2006)」より国土交通省 国土計画局作成

東アジアにおける定期航路の寄港国

北米航路、欧州航路、中国航路、韓国航路、東南アジア航路、ナホトカ航路を対象として、寄港国の組み合わせ別に航路数の変化をみる。

北米航路と欧州航路については平成2年(1990年)では日本を経由する航路が中心であったが、平成17年(2005年)年では中国～韓国～北米や中国～東南アジア～欧州等、日本に寄港しない経路が増加している。東アジア域内では、日本～中国や日本～香港、台湾、東南アジアの航路数が大幅に増加している。

図表 東アジアにおける定期航路の寄港国

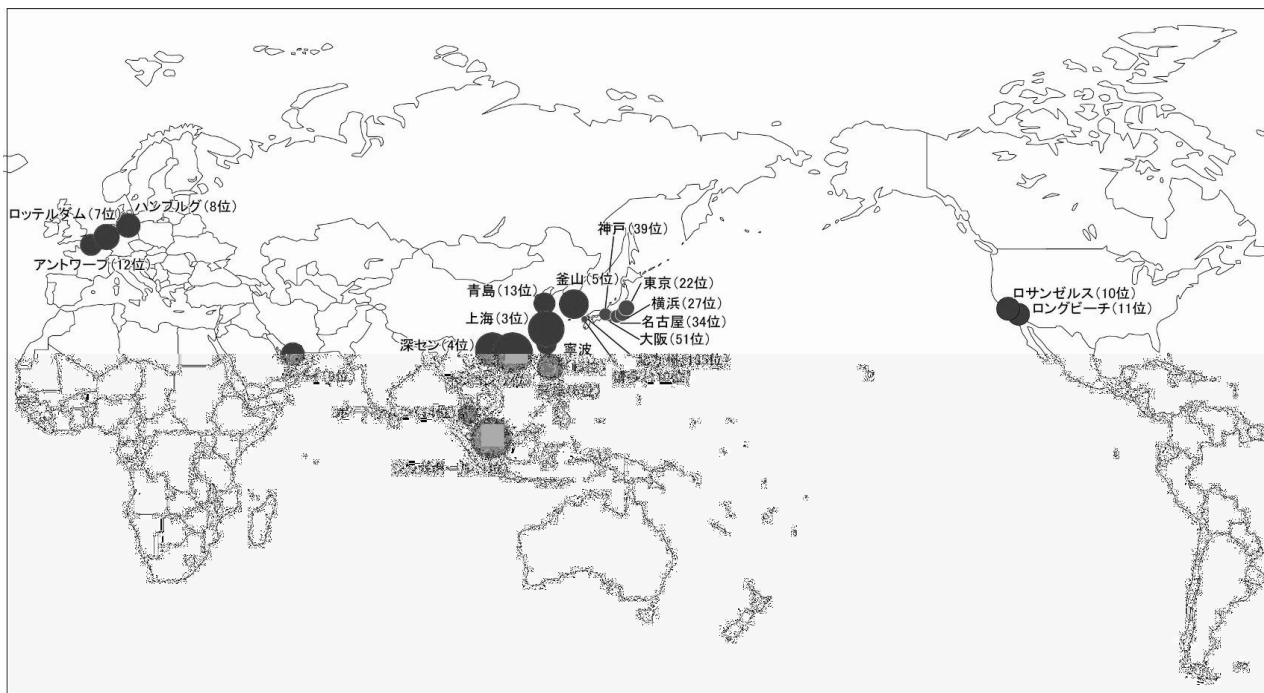


注1：北米航路、欧州航路、中国航路、韓国航路、東南アジア航路、ナホトカ航路を対象として整理
 注2：破線は日本に寄港しない航路。北米航路、欧州航路、中国航路、韓国航路については、香港、台湾、東南アジアに寄港する航路も含む。東南アジア航路は香港、台湾の発着の航路を含む。
 資料：オーシャンコマース「国際輸送ハンドブック(1991 及び 2006)」より国土交通省 国土計画局作成

世界の主要港湾におけるコンテナ

港湾別コンテナ取扱個数のランキングをみると、コンテナ取扱個数が15位以内となる港湾が、東南アジア～東アジアに集中していることがわかる。その中で、我が国の港湾は東京港の22位、横浜港の27位と首都圏港湾での取扱が目立つものの、シンガポール、香港、上海、深セン等の取扱個数を大きく下回っている。

図表 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング（2005年上位15位）
日本の港湾は参考まで記載



資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2007（国土交通省港湾局統計・データ）

図表 世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング（2005年）

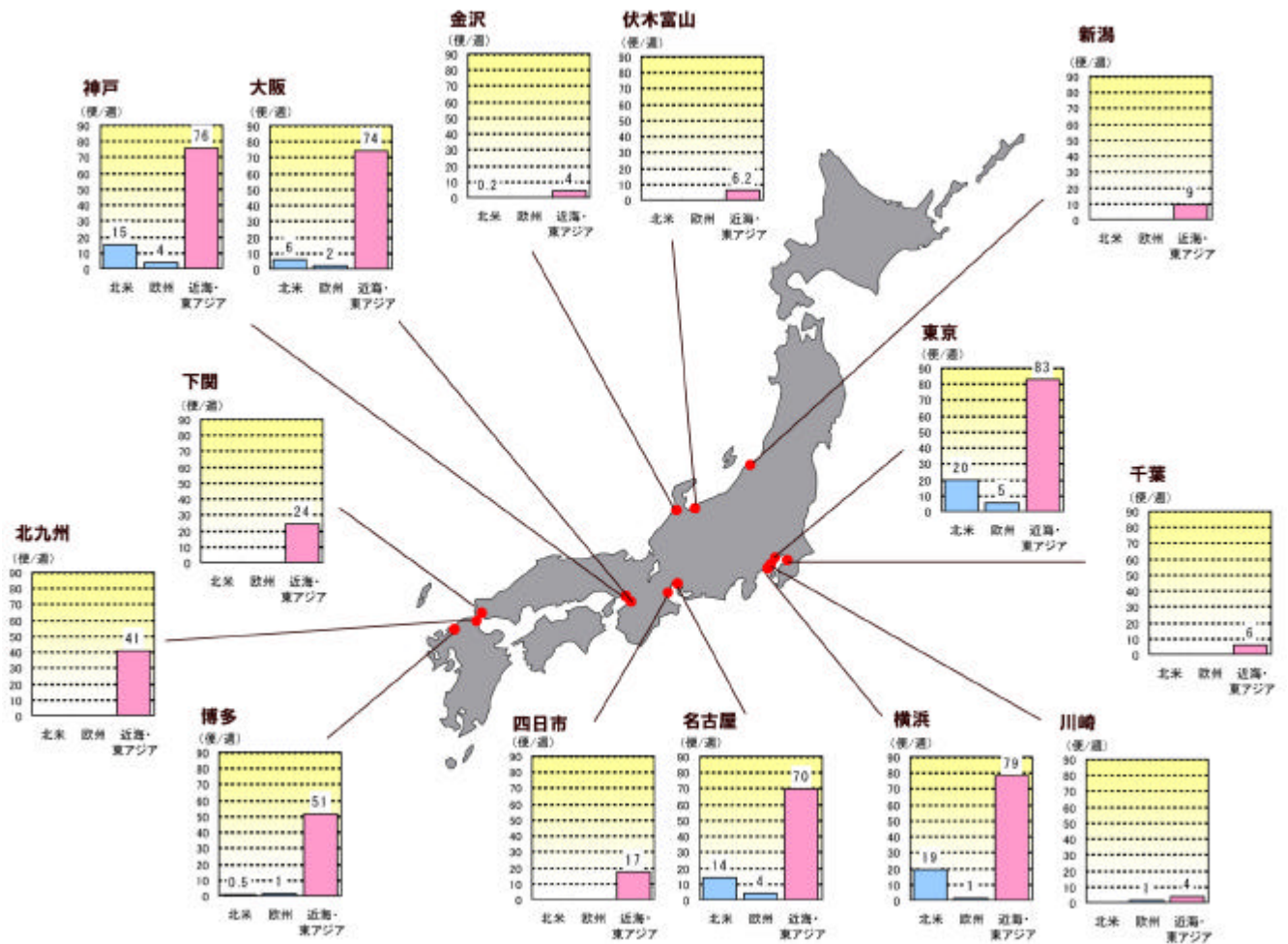
順位	港湾名	単位：TEU 2005年
1	シンガポール	23,192,200
2	ホンコン（中国）	22,427,000
3	上海（中国）	18,084,000
4	深セン（中国）	16,197,173
5	釜山（韓国）	11,843,151
6	高雄（台湾）	9,471,056
7	ロッテルダム（オランダ）	9,300,000
8	ハンブルグ（ドイツ）	8,087,545
9	ドバイ（アラブ首長国連邦）	7,619,222
10	ロサンゼルス（米国）	7,484,624
11	ロングビーチ（米国）	6,709,818
12	アントワープ（ベルギー）	6,482,061
13	青島（中国）	6,307,000
14	ポートケルン（マレーシア）	5,543,527
15	寧波	5,208,000
22	東京	3,593,071
27	横浜	2,873,277
34	名古屋	2,491,198
39	神戸	2,262,066
51	大阪	1,802,309
110	博多	666,818
135	北九州	483,799

資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK 2007（国土交通省港湾局統計・データ）

国内港湾における方面別コンテナ航路の就航状況

我が国の主要港湾におけるコンテナ航路の就航状況を、北米、欧州、近海・東アジア別にみると、全体として、首都圏～中部圏の太平洋側に位置する港湾及び関西圏に位置する港湾において、航路数が多いことがわかる。一方で、九州の港湾は近海・東アジア航路が多く就航しているのが特徴である。なお、日本海側に位置する港湾（新潟、伏木富山、金沢）は、現状では近海・東アジア航路が就航しているものの、便数は相対的に少ない。

図表 国内港湾における方面別コンテナ航路の就航状況

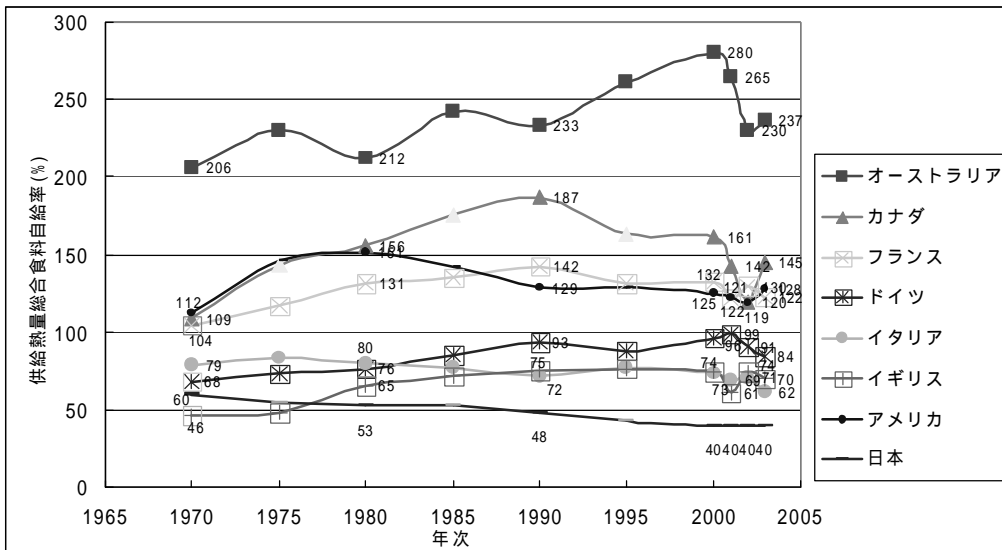


資料：東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、北九州は「2007年版国際輸送ハンドブック」より、その他の港湾については、日本海事新聞（2007.1.5）より国土交通省 港湾局計画課作成。

(4) 食料依存状況

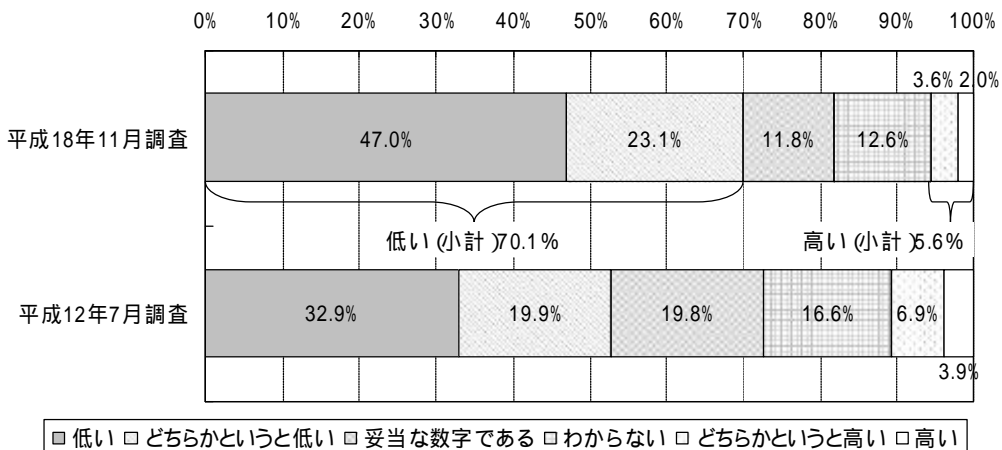
我が国の食料自給率は40%（カロリーベース）に低迷しており、諸外国と比較して極めて低い値となっている。平成18年（2006年）実施された内閣府「食料の供給に関する特別世論調査」によると、我が国の食料自給率が「低い」という認識の回答者は7割を占めており、前回の6年前の調査と比較して大幅に増加している。こうした状況を受け、国民の食料供給に対する不安感も高まっており、同調査では全体の3/4以上（76.7%）の回答者が、我が国の将来の食料供給に対して不安を抱いている状況である。

図表 各国の食料自給率（カロリーベース）



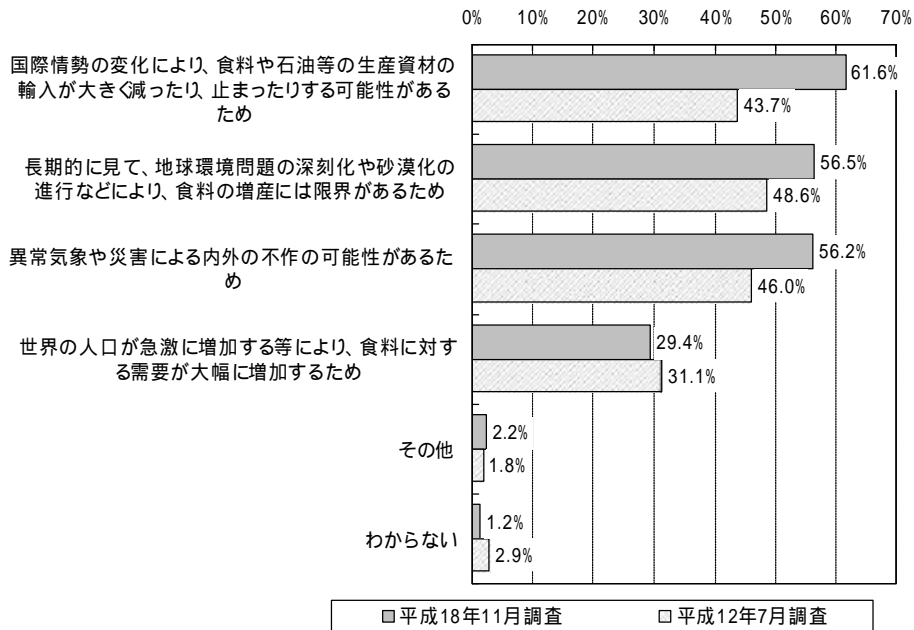
資料：農林水産省資料より作成

図表 我が国の食料自給率が40%であることについての認識



資料：内閣府「食料の供給に関する特別世論調査」（平成18年）有効回答数 1,727人

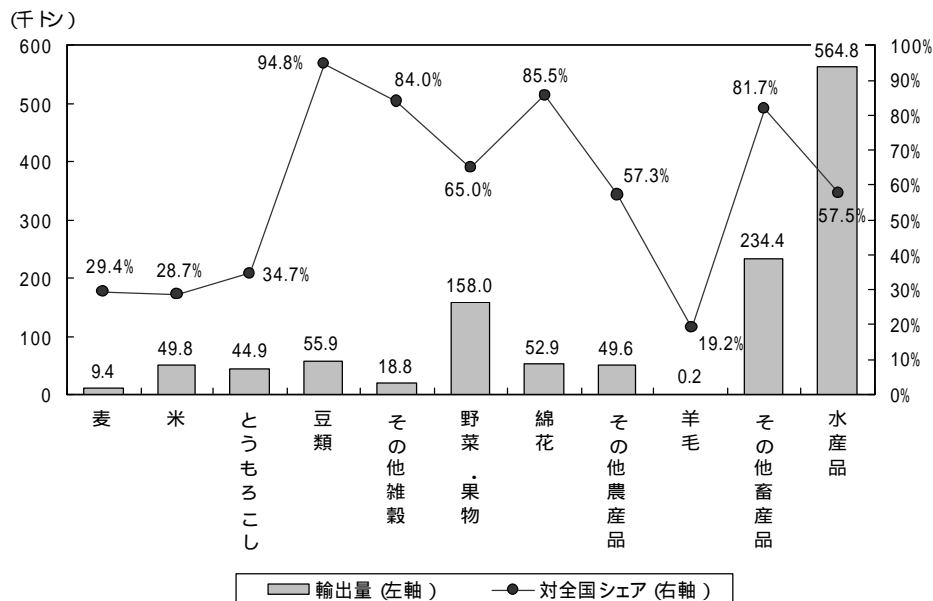
図表 我が国の食料供給について不安と考える理由（複数回答）



資料：内閣府「食料の供給に関する特別世論調査」（平成18年）有効回答数 1,727人

首都圏港湾から輸出されている農水産業生産品を品目別にみると、輸出货量としては「水産品（564.8千トン）」が最も多く、次いで「その他畜産品（234.4千トン）」、「野菜・果物（158.0千トン）」の順となっている。対全国シェアは、「豆類（94.8%）」が最も高く、次いで「綿花（85.5%）」、「その他雑穀（84.0%）」の順となっている。

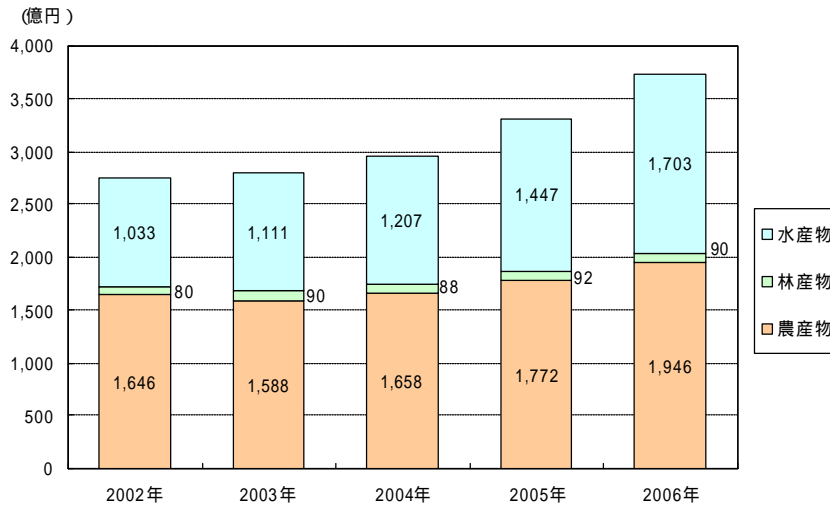
図表 首都圏港湾からの農水産業の生産品輸出货量（2005年）



資料：国土交通省「港湾統計」より作成

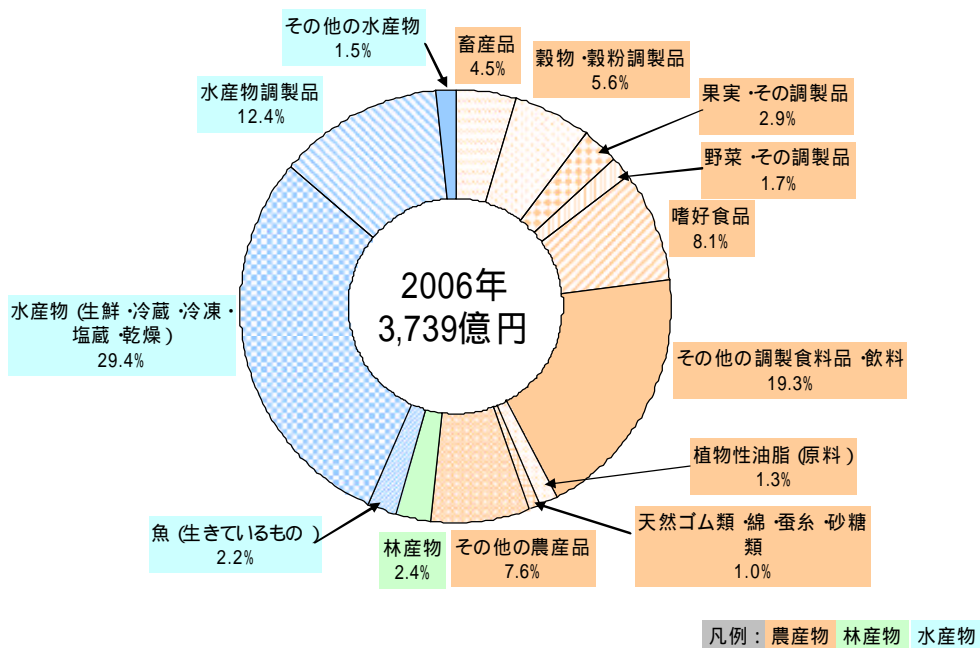
農林水産物等の輸出額は、4割強を水産物、2割強を調製食品が占めており、近年、生鮮果実や水産物を中心に輸出が拡大している。特に、東アジアを中心に我が国の農林水産品の輸出の増加が著しい。

図表 我が国の農林水産物等の輸出額の最近の推移



資料：農林水産省「農林水産業一口メモ」(資料：財務省「貿易統計」)より作成。

図表 農林水産物等輸出の内訳



資料：農林水産省「農林水産業一口メモ」(資料：財務省「貿易統計」)より作成。

図表 我が国の農林水産品の輸出額の国・地域別の推移

平成15年 順位	平成元年 順位	国・地域名	平成15年 (千ドル)	平成元年 (千ドル)	平成15/ 元年割合
1	1	米国	560,059	482,865	116%
2	3	香港	493,408	371,209	133%
3	2	台湾	448,938	462,093	97%
4	4	韓国	331,133	90,272	367%
5	15	中国	300,894	30,973	971%
6	5	タイ	141,146	84,346	167%
7	6	シンガポール	86,418	81,721	106%
8	13	オランダ	50,349	34,366	147%
9	14	オーストラリア	43,661	42,203	103%
10	-	ニュージーランド	39,865	-	-
		上位10カ国のうちアジア計()	1,801,937	1,089,531	165%
		上位10カ国合計()	2,495,871	1,846,548	135%
		アジア各国の割合(÷)	72%	59%	

平成15年の金額は、貿易統計の金額(千円)にインターバンク中心相場の
月中平均値を用い換算した概算値である

資料：「農林水産物の輸出をめぐる現状について」農林水産省 H16年7月より作成

5 - 2 圏域内外における首都圏の国際競争力の強化に向けた連携方策

(1) 国際ビジネス拠点としての環境整備

事業所サービス業など、首都圏に特徴的な集積のあるサービス業は、国内他圏域と比較すれば相対的に高い国際競争力を持つが、輸入超過であり、真の意味での国際競争力のある産業分野とはいえない。

一方、東アジア主要都市における主要金融機関の立地状況について、Forbes2000 による金融機関上位 10 社の支店数 (Forbes (<http://www.forbes.com/>)) をみると、東京は全体の 3 位で、高い集積を示しているものの、トップの香港には大きく差をつけられている。また、国際的なビジネスや人の交流を示すコンベンション開催件数については、東京、横浜が東アジアの主要都市の後塵を拝する状況である。観光やビジネスにおける集客を反映していると考えられる主要ホテルチェーンの立地について Forbes2000 によるホテル上位 10 社のチェーン (Forbes (<http://www.forbes.com/>)) をみると、東京は上位グループに含まれるものの、東アジアの都市の中では必ずしも高くない状況である。

首都圏には、企業の本社機能及び情報通信機能が集中するとともに、国際会議場、コンベンション施設等が整備されており、金融・証券をはじめ各種産業に係る国際ビジネス拠点が形成されてきた。しかし、上述したように、東京の相対的な位置づけは低下しているのが現状である。首都圏における既存の機能集積を有効に活用し、事業所サービス業における高い国際競争力を発揮するためには、国際ビジネス拠点としての環境整備が必要である。企業が世界的な戦略の下で、立地する国や地域を選択する今日にあって、首都圏の国際競争力を高めるためには、規制緩和の推進等による自由なビジネス環境の整備や高コスト構造の是正等が図られた利便性・効率性が高い、国際ビジネス拠点にふさわしい都市の形成が不可欠である。

(2) 国際ゲートウェイの強化

世界の経済成長と経済のグローバル化の進展によって、世界貿易・国際物流が急速に拡大するとともに、国際分業体制の急速な進展が見られ、国家間の企業誘致競争も激化している。特に、工業、産業におけるアジア諸国との経済の相互依存関係の深まりにより、国内輸送と変わらないスピード・時間帯・頻度等の物流体系の構築(対アジア輸送の準国内輸送化)が進む中、アジア諸国内における空港・港湾間競争は熾烈を極めている。

現状、首都圏における貿易額は他圏域を大きく上回り、アジアにむけた航路数が増加するなど、京浜港の利便性はさらに向上してきている。しかし、一方で競合相手となるアジアの各港湾等の整備が進み、京浜港のコンテナ貨物の取扱量を上回るようになり、相対的な京浜港の位置づけは低下してきているなど、首都圏における国際海上輸送分野・国際空港輸送分野の国際競争力が低下してきている。

このような状況のもと、首都圏の国際海上輸送分野・国際空港輸送分野の国際競争力の維持、強化のためには、物流の高コスト構造の是正、情報通信技術を使った省力化、人流の活発化、円滑化を図ることが喫緊かつ最大の課題となっている。

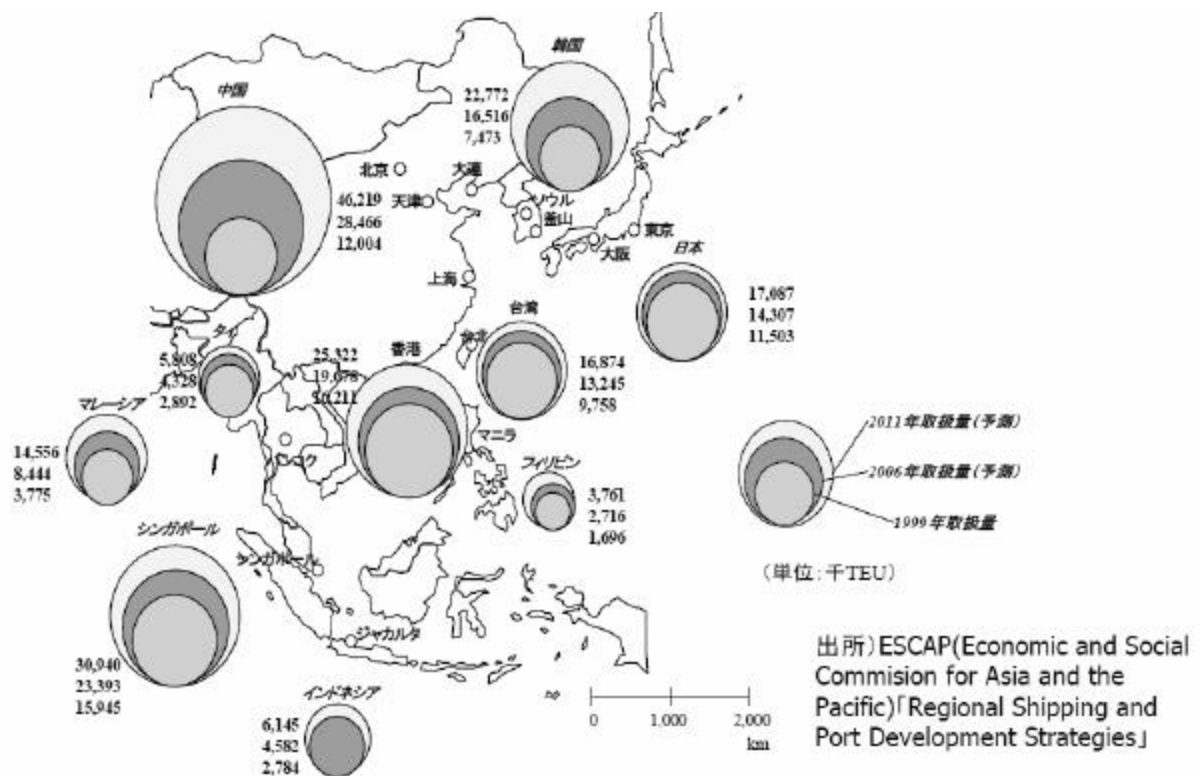
太平洋、日本海に面している広域首都圏の地理的優位性を最大限活用し、アジアの成長を取り込み、自らも成長し、新たな価値を生み出すとともに、我が国の広域首都圏として、世界・アジアの成長に貢献するための太平洋、日本海それぞれのゲートウェイ機能の強化に向けた取り組みを行うことにより、アジアと一体となった発展の基盤づくりを行う必要がある。その際には、ゲートウェイとしての港湾、空港だけではなく、製造や消費等の拠点とゲートウェイの拠点を結ぶ交通網の整備も必要となる。

太平洋側ゲートウェイ機能の強化（港湾）

スーパー中枢港湾の機能強化

現在、アジア経済が急速に発展しており、それに伴いアジア域内でのコンテナ取扱量も急増している。しかし、日本のコンテナ取扱個数の伸びは小さく、アジア諸港に対する地位が相対的に低下しており、上位 6 位をアジア諸国の港が占めているのとは逆に、日本の港は軒並み 20 位以下に低迷している。また、日本の港湾における基幹航路（欧州航路及び北米航路）の寄港便数も減少している。

図表 アジア主要港のコンテナ貨物量



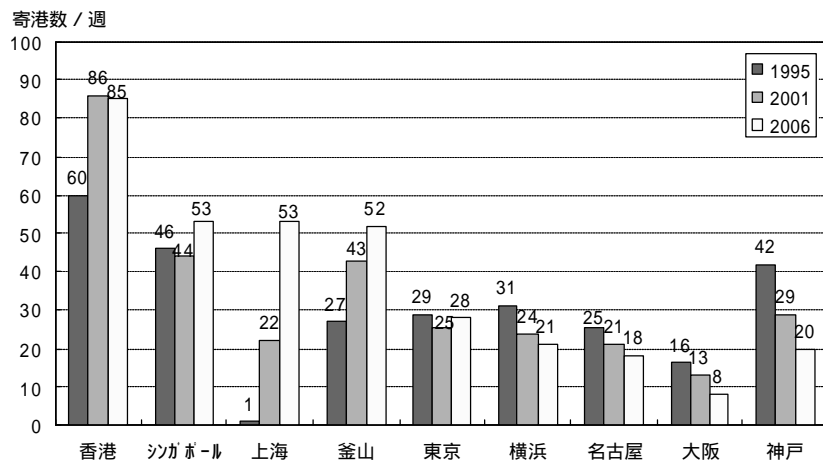
資料：平成 14 年 スーパー中枢港湾のあり方について（追加参考資料）（国土交通省港湾局 HP）より引用
 URL：http://www.mlit.go.jp/kowan/nucleus_harbor/2/images/sanko2-1.pdf

図表 世界の港湾別コンテナ取扱量ランキング

順位	港湾名	取扱量 (コンテナ)
1	シンガポール	27,000,000
2	上海	22,000,000
3	釜山	16,000,000
4	東京	15,000,000
5	横浜	14,000,000
6	名古屋	13,000,000
7	大阪	12,000,000
8	神戸	11,000,000
9	香港	10,000,000
10	高雄	9,000,000
11	廈門	8,000,000
12	長沙	7,000,000
13	北京	6,000,000
14	天津	5,000,000
15	漢口	4,000,000
16	重慶	3,000,000
17	南京	2,000,000
18	青島	1,000,000
19	蘇州	1,000,000
20	無錫	1,000,000

資料：CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEAR BOOK（1980年及び2007年）より作成
 資料：国土交通省 国土計画局 国土モニタリング（分析）集（1980年）
 国土交通省 港湾局 統計・データ（2005年）

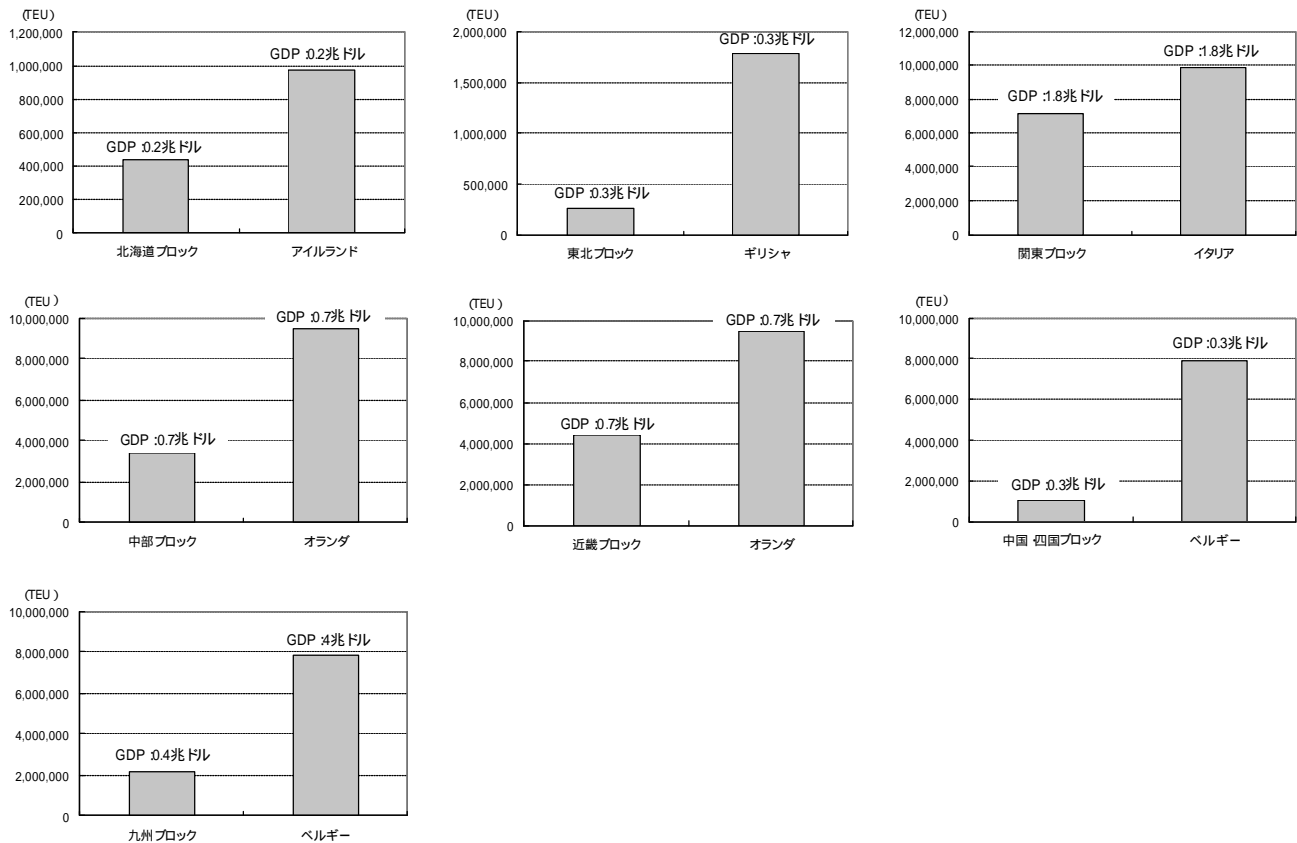
図表 日本及びアジア主要港湾における基幹航路（欧米航路）寄港数の変化



資料：平成 18 年 国土交通省交通政策審議会第 19 回港湾分科会 HP より引用
 URL：http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kouwanbun/19/images/04.pdf

日本の枢要な地域ブロックと、それぞれのブロックとほぼ同等の GDP をもつ国におけるコンテナ取扱需要を比較すると、全てのブロックにおいてコンテナ取扱需要は日本の方が少なく、持っている経済力に相応な物流基盤が不足している。

図表 日本の枢要な地域ブロックにおける経済規模とコンテナ取扱需要



資料：国内ブロック別 GDP：「平成 17 年度県民経済計算」内閣府より作成

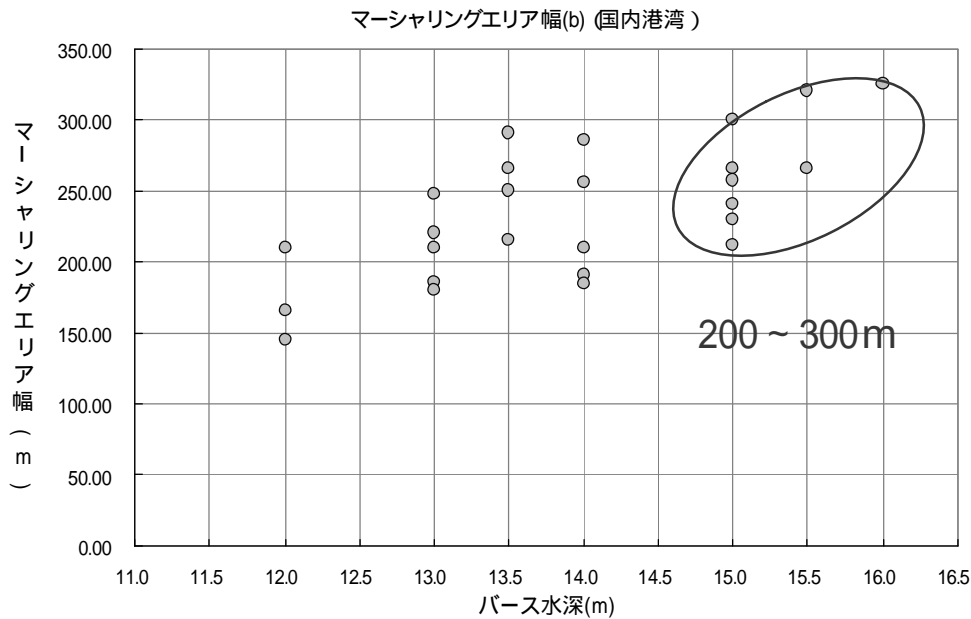
世界各国の GDP：「世界の統計 2008」総務省統計局より作成

国内コンテナ取扱量「港湾統計」国土交通省より作成

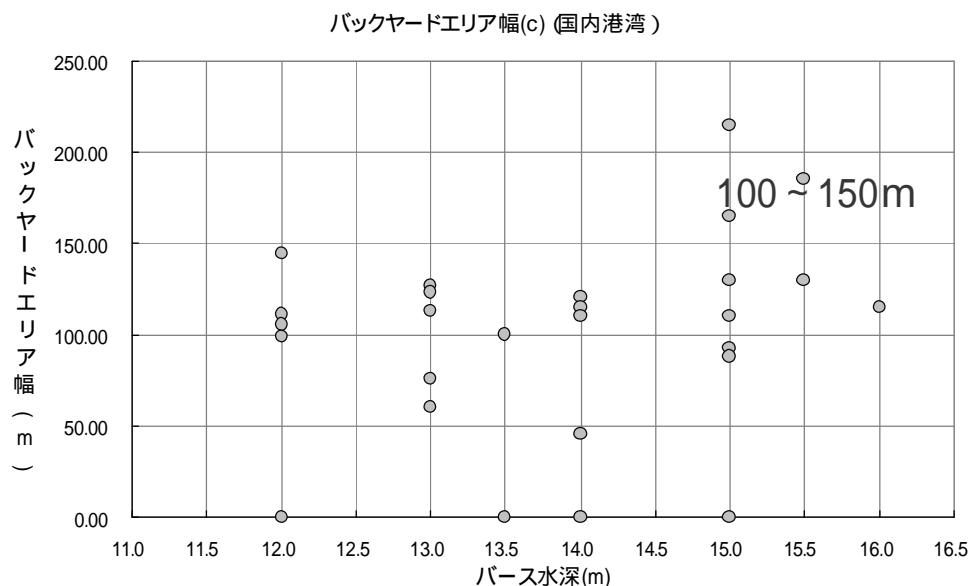
海外コンテナ取扱量「CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK2008」より作成

日本のコンテナターミナルの標準奥行きは 350～500mである（エプロン 70m、マーシャリング 200～300m、バックヤード 100m～150m）。今後、コンテナ船型の大型化やターミナルの自動化による効率化を考慮すると、約 600mを超える奥行きが必要であるとされる（参考：自動化されているロッテルダム港は奥行き 580m）。したがって、特に大型船を受け入れるスーパー中枢港湾において、コンテナターミナルの奥行き延長も必要となる。

図表 国内港湾におけるマーシャリングエリア幅とバックヤードエリア幅



資料：(財)東京港埠頭公社・(財)横浜港埠頭公社・(財)大阪港埠頭公社・(財)神戸港埠頭公社資料



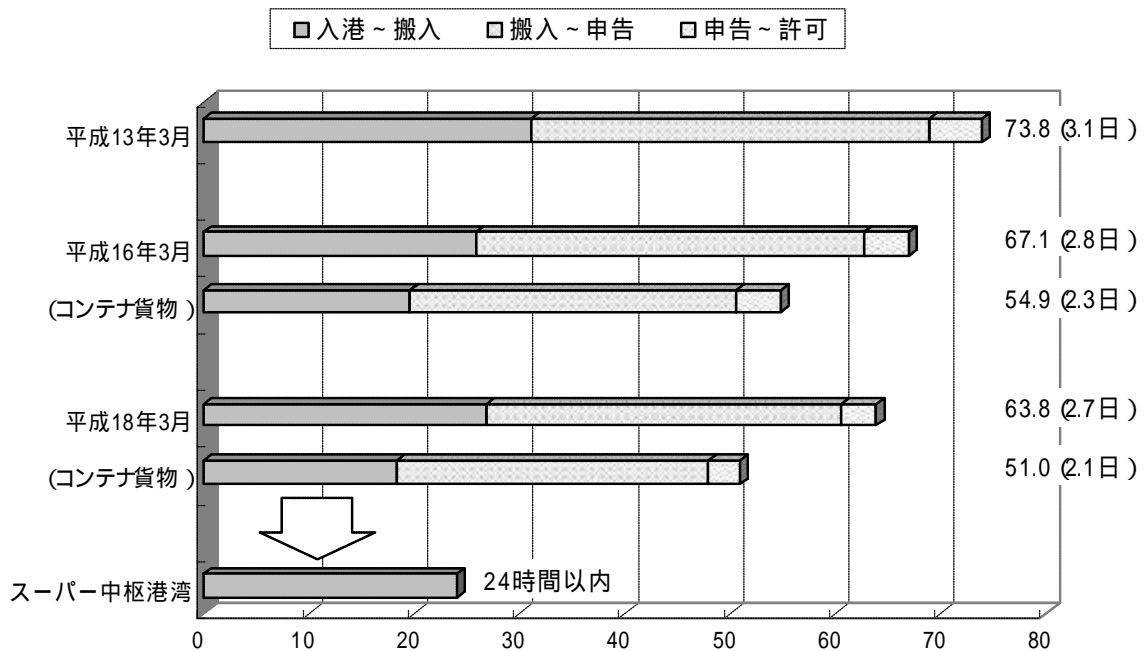
資料：(財)東京港埠頭公社・(財)横浜港埠頭公社・(財)大阪港埠頭公社・(財)神戸港埠頭公社資料

資料：スーパー中枢港湾選定委員会（国土交通省 HP）より作成

URL： [http:// www.mlit.go.jp/kowan/nucleus_harbor/2/images/sanko2-2.pdf](http://www.mlit.go.jp/kowan/nucleus_harbor/2/images/sanko2-2.pdf)

日本における輸入貨物の入港から取引までの時間（港湾におけるリードタイム）は平成 18 年（2006 年）3 月現在で 2.1 日～2.7 日である。一方アジア諸国のリードタイムは、たとえば韓国は 2 日以内、シンガポールでは 24 時間以内である。また、コンテナ取扱総料金を比較すると、東京港を 100 とした場合高雄港は 65、釜山港では 64 であり、日本は所要時間も料金サービスも他国の港より劣っている。日本の主なリードタイムの長期化の要因としては、港湾関係行政手続きの I T 化の遅れや C I Q 等行政官署を含めたフルオープン化の遅れが挙げられる。

図表 コンテナターミナル内での貨物滞留時間



資料：平成 18 年 国土交通省交通政策審議会第 19 回港湾分科会資料より作成。
URL：http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kouwanbun/19/images/04.pdf

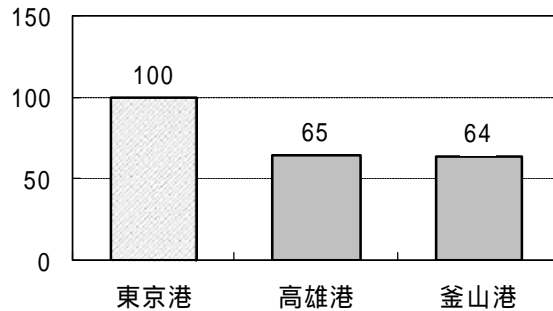
図表 諸外国におけるリードタイム

米国	:	1～2 日程度
英国・オランダ	:	2～3 日程度
ドイツ	:	2 日
シンガポール	:	24 時間以内
韓国	:	2 日以内

(社)日本物流団体連合会調査、I T と国際物流に関する懇談会資料より

資料：平成 18 年 国土交通省交通政策審議会第 19 回港湾分科会資料より作成
URL：http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kouwanbun/19/images/04.pdf

図表 コンテナ取扱総料金の国際比較

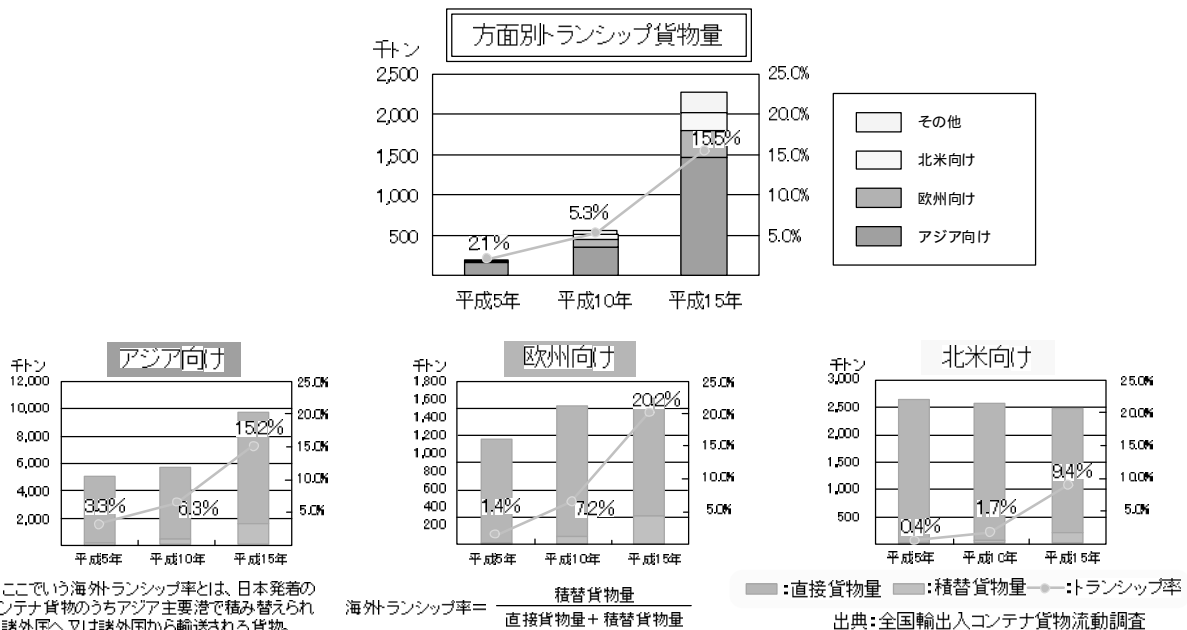


40 フィートコンテナ 1 個当たり、東京港 = 100 とする

資料：平成 18 年 国土交通省交通政策審議会第 19 回港湾分科会資料より引用
URL：http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kouwanbun/19/images/04.pdf

日本発着のコンテナ貨物のうち、アジア主要港で積み替えられ諸外国へ輸送される貨物量が急増している。平成 10 年（1998 年）から平成 15 年（2003 年）の間に約 4 倍に拡大し、全体貨物量に占める割合も 5.3%から 15.5%へと拡大している。これは、日本の港湾のフィーダー化が進み、海外の主要港への依存度が高まっていることを表わしている。海外トランシップがおきることで貨物の輸送コストが上がるため、日本の主要港湾であるスーパー中樞港を強化することによって、日本の港湾の重要度を上げ、トランシップ率を下げる必要がある。

図表 海外トランシップ率の推移



資料：平成 18 年 国土交通省交通政策審議会第 19 回港湾分科会資料より作成
URL：http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/kouwanbun/19/images/04.pdf

常陸那珂港の機能強化

現在新規工場立地数は全国的に増加傾向にある。特に、北関東・甲信ブロックにおける増加件数は平成14年(2002年)から平成18年(2006年)の間に、北関東自動車道や圏央道などの整備に伴い2倍以上になっている。しかし、平成18年(2006年)9月現在、北関東発着コンテナ貨物量のうち96%が横浜港・東京港を利用しており、ゲート待ち時間に6.5時間かかってしまうなど混雑を招いている。また、道路の渋滞による輸送効率の低下や陸上輸送のコスト高も問題視されている。

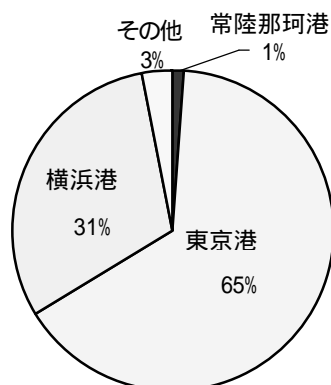
図表 地域ブロック別新規工場立地件数の推移

(件)

	平成14年	15年	16年	17年	18年
北海道	35	46	51	57	62
東北	112	133	156	171	228
南関東	78	81	98	139	166
北関東・甲信	119	158	226	238	298
北陸	74	84	94	139	153
東海	109	158	210	248	267
近畿	105	159	194	210	257
中国	54	50	52	99	102
四国	37	45	50	40	52
九州	121	138	171	203	197
全国合計	844	1,052	1,302	1,544	1,782

資料：経済産業省「工場立地動向調査」より作成

図表 北関東発着コンテナ貨物量の港利用の割合



資料：常陸那珂港外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業(再評価)
(国土交通省関東地方整備局事業評価監視委員会 HP)より作成

URL：<http://www.ktr.mlit.go.jp/kyoku/office2/jigyohyoka/pdf/h18/02siryo/siryo2-2.pdf>

図表 常陸那珂港と京浜港における所要時間の比較

常陸那珂港	京浜港
入港 外洋から直接	房総半島を迂回入港 約 14 時間のロス
ゲート待ち時間 なし	ゲート待ち時間 約 6.5 時間のロス
港内制限速度 なし	港内制限速度 12 ノット 約 6 時間のロス
-	約 26.5 時間のロス

資料：平成 19 年茨城県総合物流計画（改定）より作成

URL：http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kikaku/chikei/butsuryu/pamphlet.pdf

常陸那珂港の主要な後背圏となる北関東地域 3 県の各都市から、常陸那珂港及び東京港への距離・時間を一般道で比較したところ、概ね常陸那珂港の方がアクセス性がよいことがわかった。しかし、現状においては、アクセス性がよいにも関わらず、船の便数や航路が多い東京港が利用されているのが大部分となっている。常陸那珂港の利用者を増やすためには、利便性の高い港湾を整備する必要があり、そのためには、常陸那珂港の整備を進めるとともに、戦略を持って、航路の誘致を進めることが必要である。

図表 北関東 3 県の主要都市から常陸那珂港及び東京港までの距離・所要時間
（一般道利用の場合）

県名	都市名	常陸那珂港		東京港	
		距離(km)	時間(分)	距離(km)	時間(分)
茨城県	日立市	27.1	54	140.6	240
	水戸市	15.1	24	119.0	207
	土浦市	59.9	85	77.3	150
	鹿嶋市	49.4	59	108.0	190
	古河市	100.7	157	85.6	152
栃木県	真岡市	87.2	134	121.8	209
	小山市	86.2	133	82.0	145
	宇都宮市	85.1	118	130.4	221
群馬県	太田市	130.4	187	108.4	201
	前橋市	159.6	243	144.0	271
	高崎市	162.8	248	134.1	250

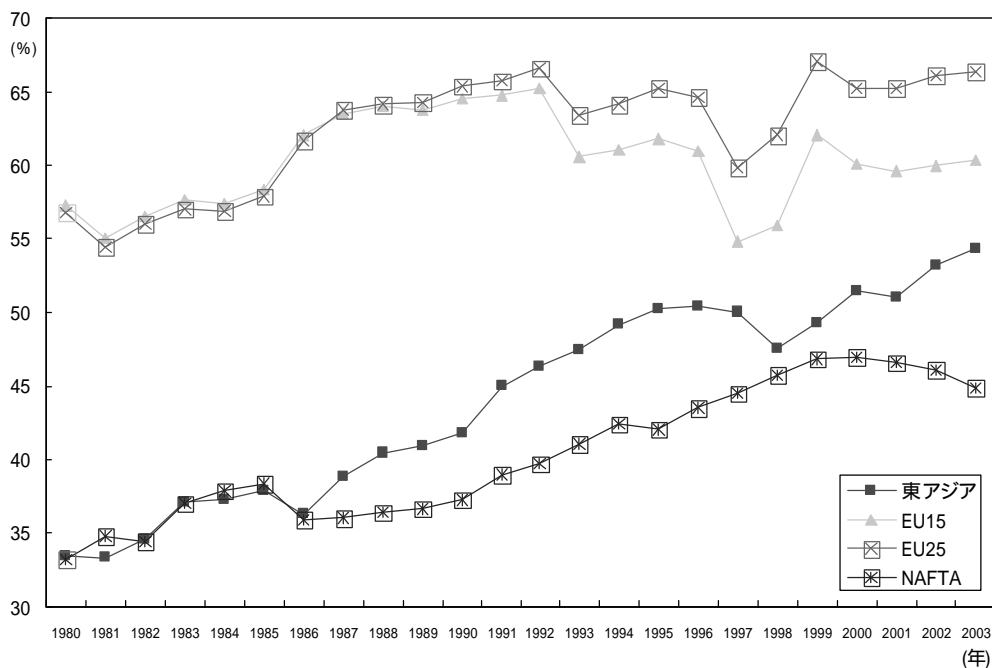
資料：茨城県企画部地域計画課 茨城県総合物流計画の策定について（平成 14 年 9 月）より作成

URL：http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kikaku/chikei/butsuryu/siryu.pdf

また、国際物流においては、近年東アジア諸国が急速に発展している。東アジアにおける域内貿易比率は昭和 55 年（1980 年）から大幅に増加し、平成 15 年（2003 年）には 50% 以上に達していることから、日本も国内と東アジア諸国の物流を準国内物流として一体的に捉え、共に成長していく戦略が重要になると考えられる。しかし、東アジアはコンテナ取り扱い個数が世界で上位 6 位を独占する中、日本のコンテナ取り扱い個数は 20 位以下と低迷している。また、人や貨物の海外での乗り替え・積み替え比率（トランシップ率）が急増しており、東アジア圏の人流・物流における日本離れが加速していることを示している。この状態が続けば、日本経済の衰退にもつながる恐れがあるため、港湾における国際競争力の強化が必要になる。

そこで、スーパー中核港湾の機能強化と同時に、国際海上コンテナターミナルであり、中核国際港湾の補完的機能を果たす中核国際港湾の機能強化も必要となる。特に、常陸那珂港は京浜港に近隣しているため、この機能を強化することで国際競争力を高めることにつながると考えられる。

図表 各地域の域内貿易比率



資料 経済産業省「通商白書 2005」

(原出所) IMF Direction of Trade Statistics, Board of Foreign Trade, Taiwan, Chinese Taipei 「Trade Statistics」

(<http://eweb.trade.gov.tw/default.asp>)

(注) 1. 東アジアには、日本、中国、韓国、香港、台湾、ASEAN10 国を含む。台湾を基準とした各国・地域の輸出入データは 1989～2003 年。ただし、各国・地域を基準とした台湾の輸出入データは 1983～2003 年を対象としている。

2. EU15 にはベルギー、ドイツ、フランス、イタリア、ルクセンブルク、オランダ、デンマーク、アイルランド、イギリス、ギリシャ、スペイン、ポルトガル、フィンランド、オーストリア、スウェーデン、EU25 にはさらにハンガリー、チェコ、スロバキア、ポーランド、エストニア、ラトビア、リトアニア、スロベニア、キプロス、マルタを含む。

資料：2006 年度版中小企業白書（中小企業庁 HP）より作成

URL：http://www.chusho.meti.go.jp/pamflet/hakusyo/h18/H18_hakusyo/h18/html/i2120000.html

京浜港は日本の国際貿易の中枢を担っており、京浜港が首都直下地震等の被災により機能不全となり貨物を取り扱えない状況になった場合、経済的、社会的被害は甚大であると推測される。特に、震災によりコンテナターミナル等の国際物流機能が麻痺すれば、輸出入を行っている企業の経済活動のみならず経済全体や生活全体、行政活動への影響が出てくる。

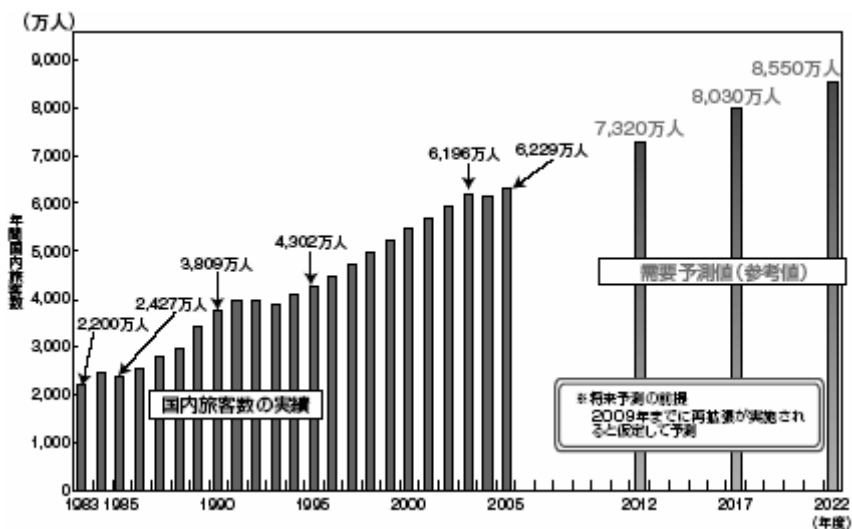
そこで、振替輸送が可能な貨物に関しては被災していない東京湾外港湾の代替港に振替輸送を行うことが想定されている。その際、中核国際港湾に位置付けられている常陸那珂港は国際海上コンテナターミナルとして利用が集中することが推測される。

太平洋側ゲートウェイ機能の強化（空港）

成田空港、羽田空港の機能強化及び連携強化

羽田空港の国内旅客数は年々増加しており、容量に限界がきている。そのため現在再拡張が行われており、平成 22 年（2010 年）10 月に供用開始が予定されている。これによって、発着回数の容量がこれまでの 29.6 万回から 40.7 万回に増え、平成 24 年（2012 年）年において予測されている国内線旅客数 7,320 万人、年間発着回数 37 万回は十分に補い且つ年間 3 万回程程度の発着余裕枠を国際線に当てることができるとしている。しかし、平成 24 年（2012 年）以降も国内線の需要は高まると予測されており、もし国内旅客の需要を満たすことを優先した場合、平成 34 年（2022 年）年には国際線の発着枠は 1 万回に減少、再び空港の容量が限界を迎えるものと想定される。

図表 羽田空港における国内旅客数の実績及び将来予測



資料：羽田空港の概要 国土交通省航空局 HP より引用

URL：http://www.mlit.go.jp/koku/04_outline/01_kuko/01_haichi/img/025toukyoukokusai.pdf

成田空港では、平成 18 年（2006 年）12 月現在、38 カ国 2 地域より 69 社が成田空港へ乗り入れており、現時点では処理容量の限界に達している。しかし、世界各国から新規乗り入れ・増便を要請されており、新規協定締結申入れ国は 40 カ国 1 地域に達している。成田空港では平成 21 年（2009 年）度末の完成を目指して北伸による平行滑走路の 2500m 化の整備（これによってジャンボ機の乗り入れが可能になる）を行い、発着能力を 23.5 万回へ拡大を図っている。しかし、地域住民に対する騒音問題への配慮から当分の間発着枠を 22 万回としなくてはならず、首都圏の増大する国際航空需要に対応することは困難である。

図表 成田空港における平行滑走路整備による効果

	暫定平行滑走路(2180m)	2500m 平行滑走路
年間発着可能回数	20 万回	22 万回 ()
ジャンボ機等の利用	利用不可	利用可能
離陸機の目的地	東南アジア周辺まで	米国西海岸まで

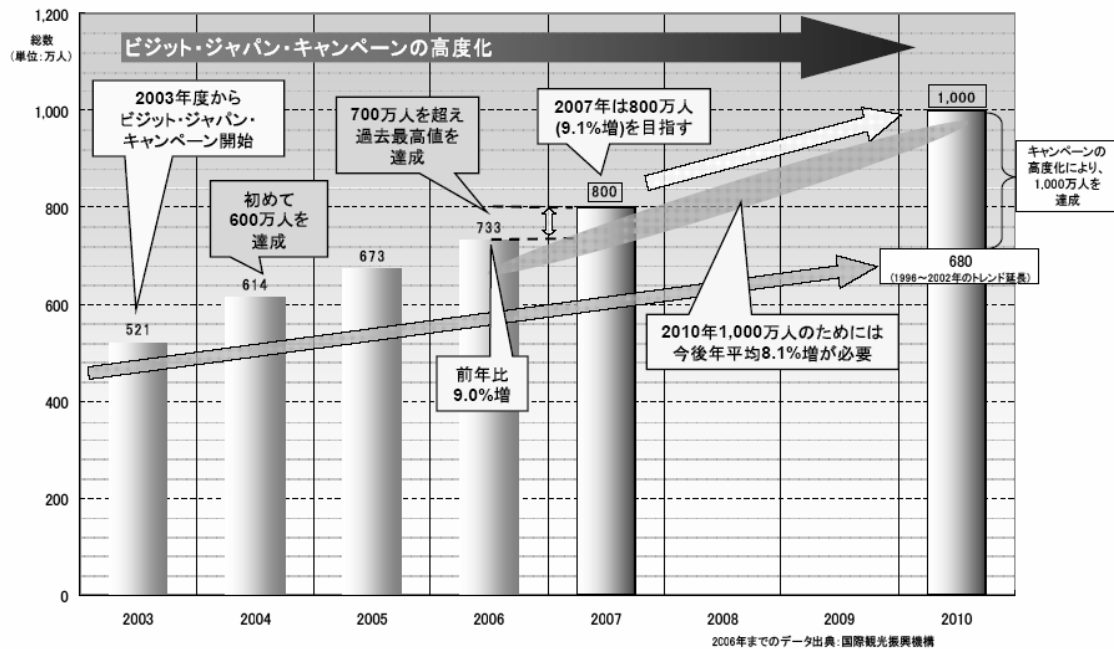
発着枠の 22 万回から 23.5 万回への増加には地域との協議が必要

資料：平成 19 年国土交通省交通政策審議会 首都圏における空港におけるあり方についてより作成

URL：http://www.mlit.go.jp/singikai/koutusin/koku/07_5/02.pdf

日本は平成 15 年（2003 年）度よりグローバル観光戦略「Visit Japan Campaign」を開始し、平成 22 年（2010 年）までに訪日外国人旅行者数 1,000 万人達成を目標に広範なキャンペーンを展開している。平成 18 年（2006 年）度には旅行者数は 733 万人に達しており、今後のキャンペーン強化によってさらに増加することが想定される。旅行者の数だけでなく、キャンペーンの重点市場も初年度の中国、台湾、香港、韓国、米国の 5 カ国・地域からさらにイギリス、ドイツ、フランス、タイ、シンガポール、オーストラリア、カナダを加えるなどより広域になりつつある。そのため、国際線を幹線とする成田空港の需要はさらに高まると推測され、そのための機能強化が望まれる。

図表 訪日外国人旅行者数の推移と目標

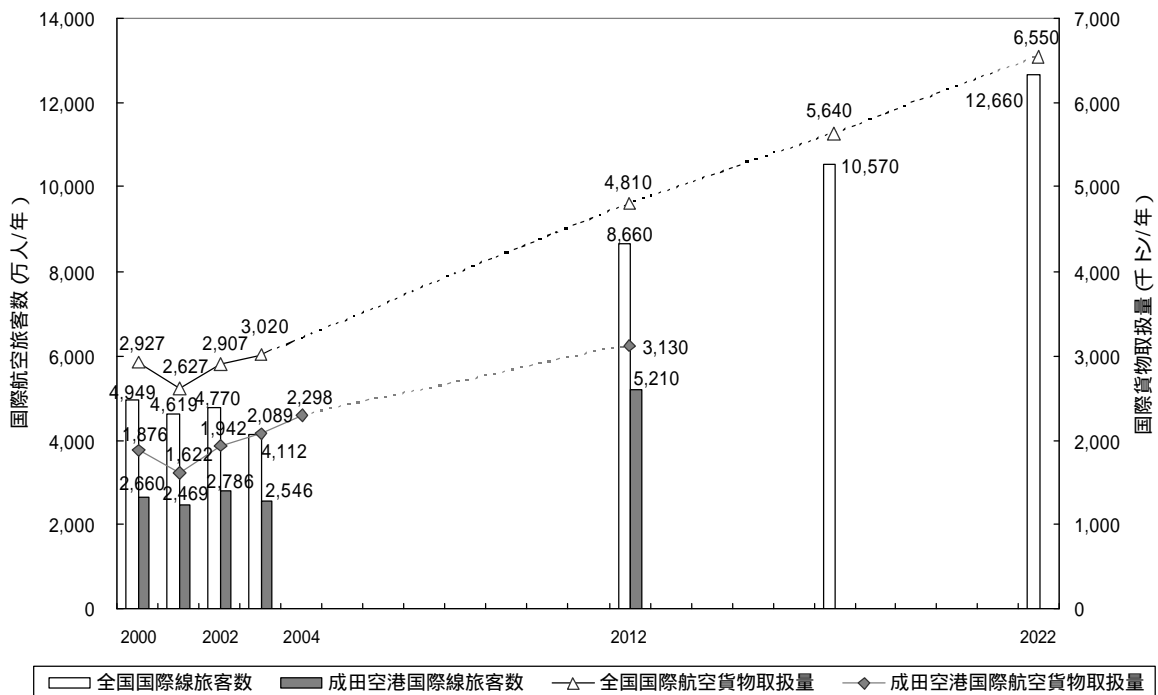


資料：国土交通省総合政策局環境部門 HP より引用

URL：http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kanko/detail_vjc.html

平成 14 年(2002 年)空港整備部会資料の予測にしたがって国際線旅客数と貨物取扱量が推移すると仮定した場合、平成 24 年(2012 年)度における首都圏全体の国際航空貨物取扱量は 313 万トン/年となる見込みである。この場合、再拡張後の羽田空港国際線地区貨物ターミナル(平成 22 年(2010 年)10 月供用開始予定)の処理能力としている 50 万トン/年が平成 24 年(2012 年)において取り扱われると仮定しても、残りの 263 万トン/年を成田空港において取り扱う計算となり、成田空港の国際貨物取扱処理能力である 240 万トン/年を大きく上回る状況が想定される。

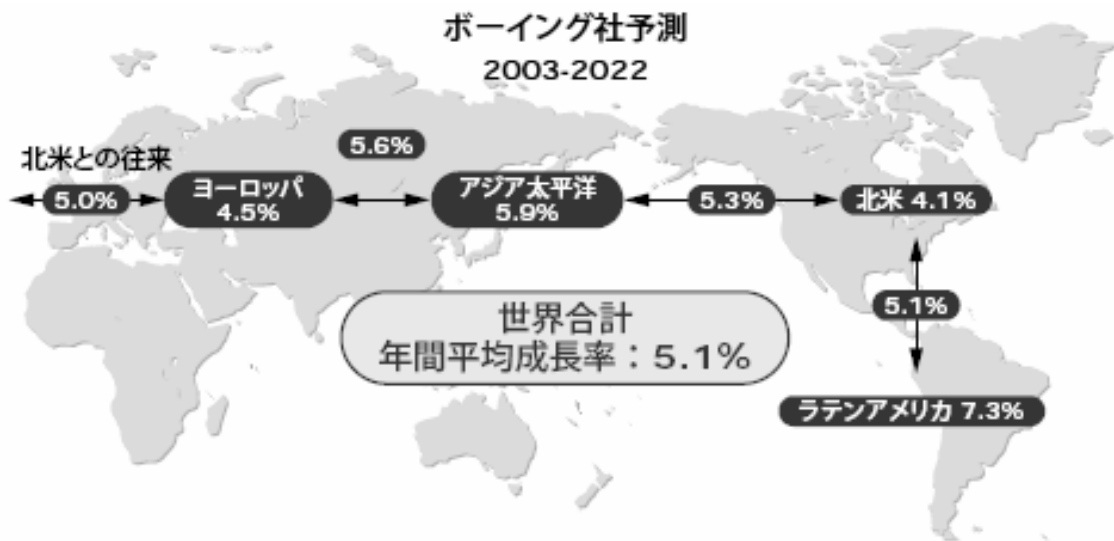
図表 将来の国際線旅客数と貨物取扱量の推移(成田空港、全国)



資料：平成 17 年度関東圏における国際航空貨物の物流ネットワークにかかわる基礎検証調査(国土交通省関東運輸局 HP)より作成

世界における航空需要は年間平均成長率 5.1%、アジア太平洋地域においては 5.9%で伸びると予測されており、日本における航空需要も同様に高まると推測できる。特に、アジア諸国は経済発展により近年急速に需要が拡大しており、ネットワーク拡大要請の声がすでに高まっている。しかし、航空容量などの制約から、その要請に応えることが困難になってきている。騒音問題から成田空港の 24 時間営業が未だ困難なことや、羽田空港の大幅な拡張を踏まえると、羽田空港が、深夜発着便やペリメーター規制内の近距離国際線の発着に対応するなど、成田空港・羽田空港のより一体的な運用を図る必要がある。

図表 航空需要の見込み

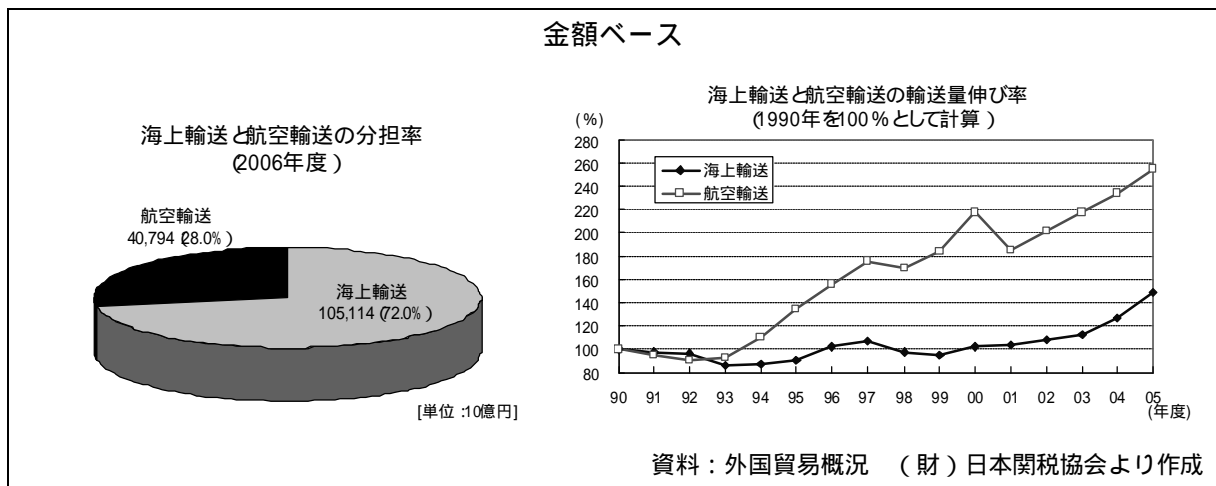
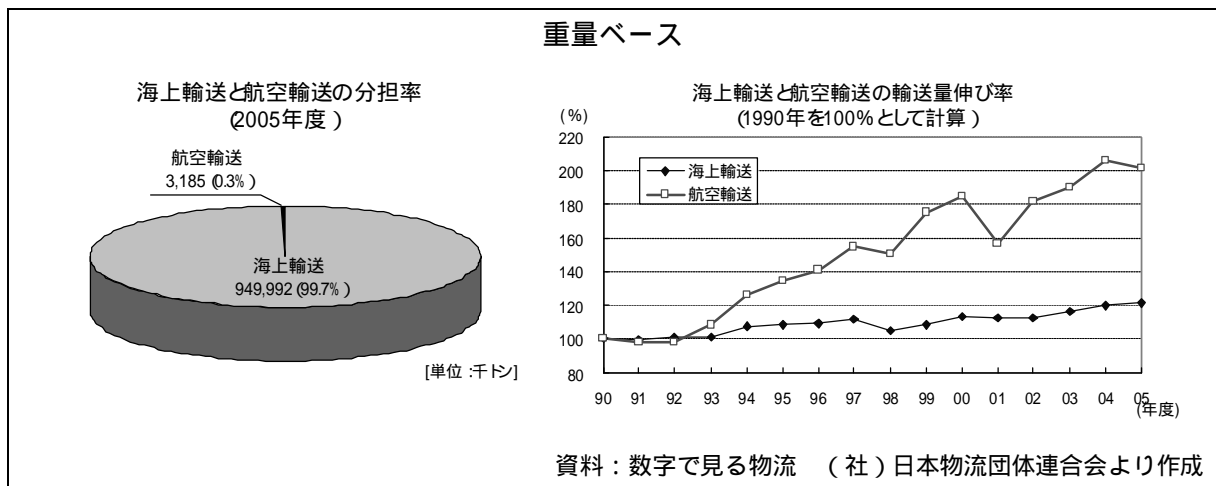


資料：成田空港株式会社 HP より引用

URL： http://www.naa.jp/jp/airport/greenport/2003_11_12/01_forum.pdf

国際分業の進展などによる経済のグローバル化に伴い、サプライチェーンマネジメントを基本とする経営戦略を進める荷主企業にとって国際物流は重要な位置付けになっており、国際経済のスピード化などの影響から他の輸送機関より速達性に優れる航空による貨物輸送の重要性が高まっている。国際貨物輸送全体は緩やかな上昇傾向にある中、国際航空貨物輸送は重量・金額ともに約10年間で2倍と急激に増大しており、全体に占める割合も金額ベースで約30%となっている。一方で日本の航空会社は旅客機の小型化を進める方針を打ち出しており、旅客機の貨物搭載スペースが縮小することが想定される。そこで、増大する貨物需要に対応するため、今後貨物専用機による航空貨物輸送の比重が高まると予想される。国際競争力を強化するためにはサプライチェーンマネジメントによる航空貨物輸送の需要に応えられる必要があり、そのためには国際物流を担う成田空港と、24時間営業が可能な羽田空港を一体的に運用し、首都圏における24時間貨物ハブ空港機能を実現する必要がある。そのために、成田・羽田両港における貨物取扱能力の強化や成田～羽田間の貨物輸送の円滑化を図る必要がある。

図表 海上輸送と航空輸送の分担率及び輸送量伸び率



茨城空港整備の必要性

現在、日本には多くの空港が設置されているが、茨城県を含む北関東地域は、最寄の空港までのアクセスに2～3時間近くを要する空港空白地帯となっている。

百里飛行場（茨城空港）が開港すれば、例えば水戸市内からの場合、空港までの所要時間が約2～2.5時間短縮できるほか、費用の面でも約3,000円の節約が可能になり（いずれも片道）、便利になる。また、水戸市役所から大阪市や地方中核都市までの所要時間は2時間程度短縮する。こうした一次的な効果のほか、観光や物流面においても、地域経済の発展に大きく貢献するものと考えられる。

図表 水戸市在住の方が午前9時の飛行機に乗る場合



注1：出発地（自宅）から水戸駅までの移動時間を15分程度と想定。

注2：羽田空港へのアクセスは、平成17年7月現在の時刻表による。なお、上野駅～浜松町駅間鉄道料金は、水戸駅～上野駅の料金に含まれる。

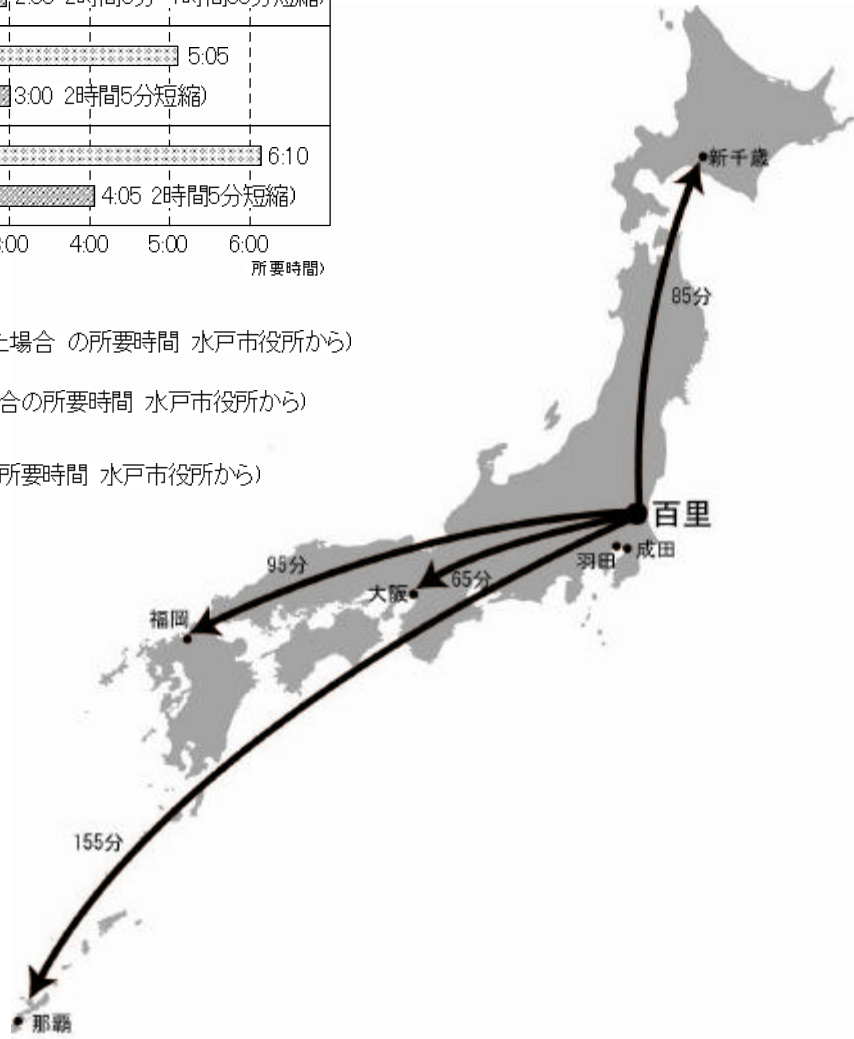
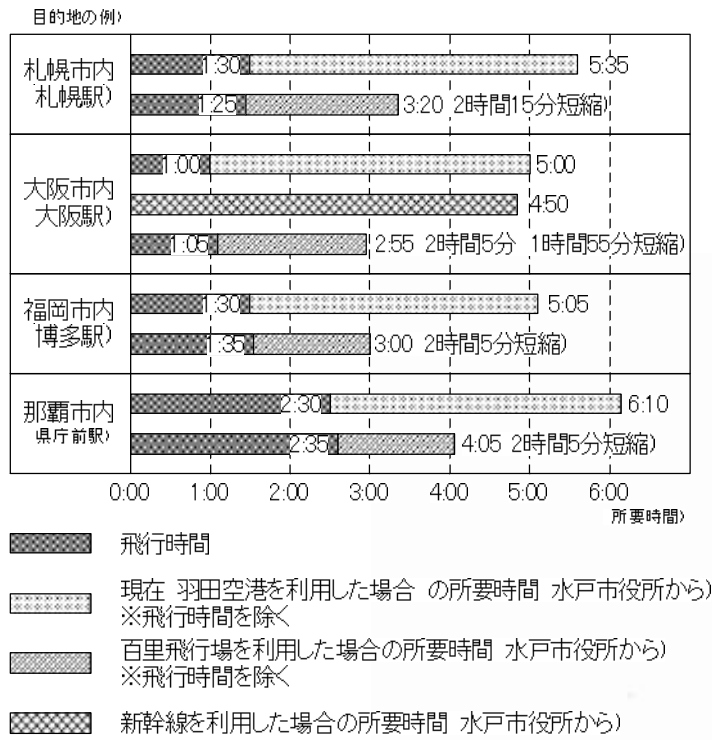
注3：百里飛行場への空港連絡バス、高速料金は類似の事例から設定。

注4：高速道路：100km/h、一般道：40km/hと設定。

資料：茨城空港 茨城県企画部事業推進課空港対策室 HP より作成

URL： <http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kuko/project/index.html>

図表 時間短縮効果



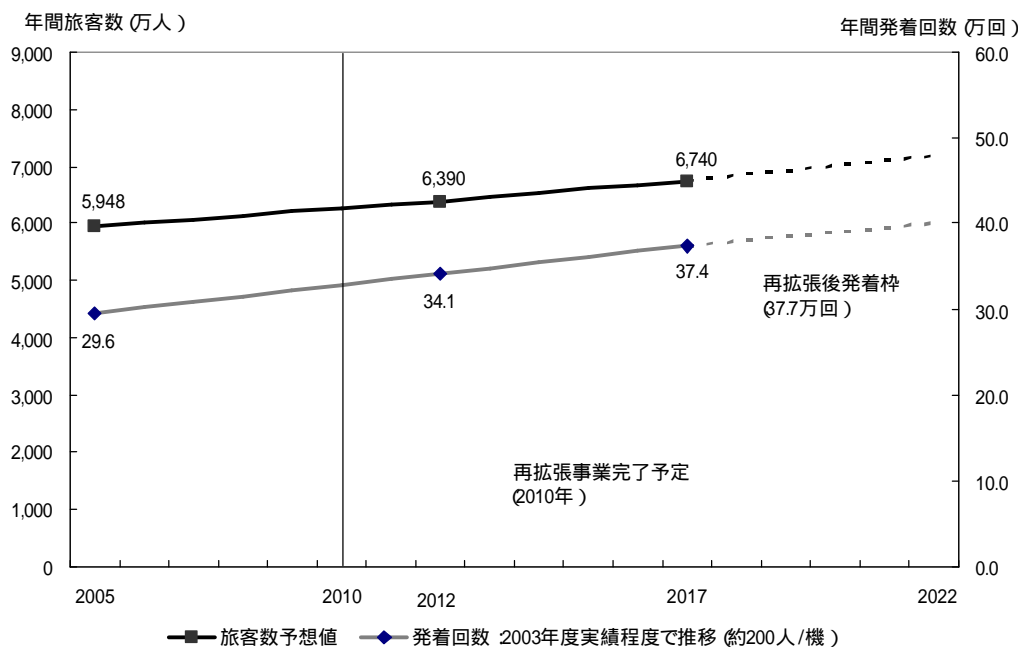
資料：茨城空港 茨城県企画部事業推進課空港対策室 HP より作成

横田基地の民間活用の必要性

現在の羽田空港及び成田空港における航空機の空港容量はほぼ満杯状態であり、羽田空港においては、再拡張後も1機当たりの旅客数が平成15年(2003年)年度の実績(約200人)で推移した場合には、平成22年(2010年)年代後半に空港容量が不足すると推定されている。また、成田空港においては約40カ国が路線開設を待っている状況であり、滑走路延伸後も首都圏の増大する航空需要に対応することが困難な状況になっている。

さらに近年、航空サービスに対するニーズの多様化により、航空機の小型化及び運航の多頻度化が進んできており、今後この傾向が進み、1機当たりの旅客数が200人よりも少なくなった場合、空港容量は推定よりも早く不足することが懸念されている。

図表 羽田空港の発着回数及び旅客数



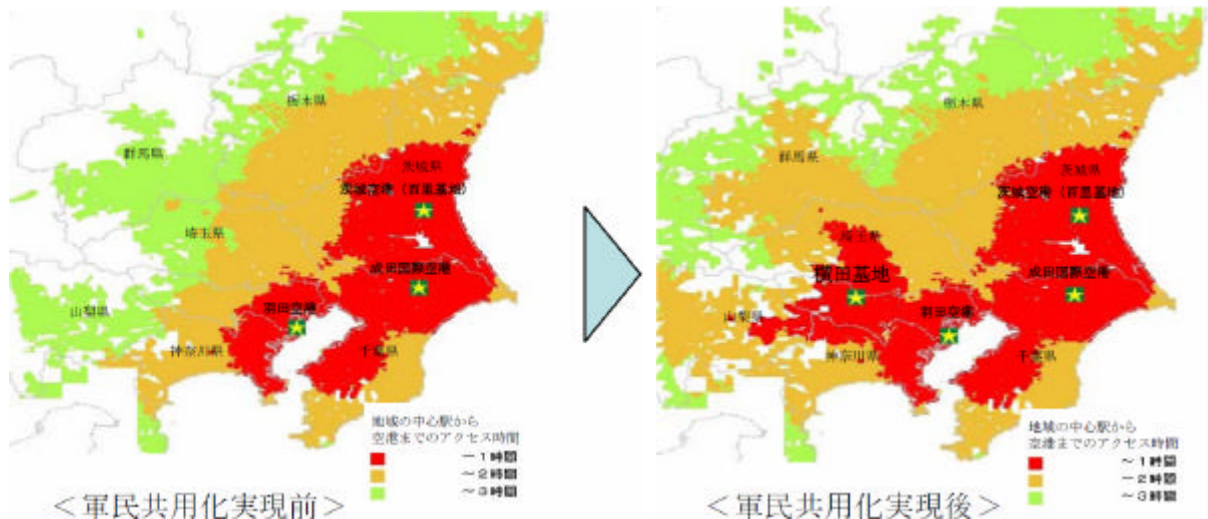
(前提条件)
 ・年間旅客数:交通政策審議会航空分科会(第9回)「首都圏における今後の航空需要予測(参考)」(平成19年5月)による。
 ・年間発着回数:1機あたりの旅客数を約200人として算定。
 ・再拡張後発着枠(37.7万回):「東京国際空港国際線地区整備等事業の実施方針の概要(平成17年4月)」による。

資料:横田基地の軍民共用化 平成19年6月 東京都の米軍基地対策HP より作成
 東京都 知事本局 企画調整部 基地対策担当

横田基地が立地する多摩地域及び近接する埼玉県、神奈川県、山梨県等の首都圏西部地域は人口が多く(多摩地域408万人:平成18年(2006年)7月現在)、企業・事業所も集積していることから、潜在的に大きな航空需要が見込まれている。

しかし、この首都圏西部地域から羽田空港までの所要時間は2~3時間と長く、航空利用者にとって不便な状況となっている。

図表 首都圏全域から空港へのアクセス所要時間
(NITAS ver1.6 によるシミュレーション)



資料：横田基地の軍民共用化 平成 19 年 6 月 東京都の米軍基地対策 HP 東京都 知事本局 企画調整部
基地対策担当
URL：http://www.chijihon.metro.tokyo.jp/kiti/pamphlet.pdf

図表 横田基地周辺の主要都市から空港へのアクセス時間比較

都市名	代表地点	交通手段	所要時間		差分(-)
			横田基地()	羽田空港()	
群馬県	高崎	鉄道	約 90 分	約 105 分	約 15 分
			約 60 分	約 155 分	約 95 分
埼玉県	川越	鉄道	約 40 分	約 90 分	約 50 分
			約 65 分	約 75 分	約 10 分
神奈川県	厚木	鉄道	約 80 分	約 75 分	約 5 分
			約 45 分	約 65 分	約 20 分
東京都	新宿	鉄道	約 45 分	約 45 分	約 0 分
			約 50 分	約 40 分	約 10 分
山梨県	甲府	鉄道	約 85 分	約 140 分	約 55 分
			約 85 分	約 125 分	約 40 分

交通手段それぞれの定義は下記の通り。
 鉄道：「駅すばあと」により、現在の鉄道ダイヤにおける経路・乗車時間を算出し、乗換 1 回につき 10 分を加算した場合の最短時間の経路を選択。
 なお、共用化実現後に横田基地へのアクセスを前提としたダイヤ改定等が実施されれば、一層の時間短縮が見込まれる。
 道路：首都高以外の道路は国土交通省が提供する「道路時刻表」を基に所要時間を検索。首都高は首都高速道路(株)の提供する「SHUTOKO TRAFFIC CHANNEL」により検索。
 なお、厚木からの道路によるアクセスについては、圏央道の開通を前提として算定。

資料：横田基地の軍民共用化 平成 19 年 6 月 東京都の米軍基地対策 HP 東京都 知事本局 企画調整部
基地対策担当
URL：http://www.chijihon.metro.tokyo.jp/kiti/pamphlet.pdf

こうした状況に対し、横田基地の軍民共用化を実現することで首都圏の空港容量が増え、羽田空港を有効に活用することも可能になり、首都圏の航空利用者サービスの向上に寄与することが可能となる。また、民間機の運航に支障となっている米軍管理の横田空域が返還されると、安全で効率的な航空路の設定が可能となり、飛行時間が短縮される等、より一層航空利用者の利便性が高まる。加えて軍民共用化に合わせて、交通アクセスを充実させるための基盤整備や

周辺のまちづくりなどが促進され、地域経済の活性化が期待される。さらに、多摩地域のみならず首都圏全体の空港機能が補完されることにより、近隣県や首都圏まで経済波及効果が広がると考えられる。

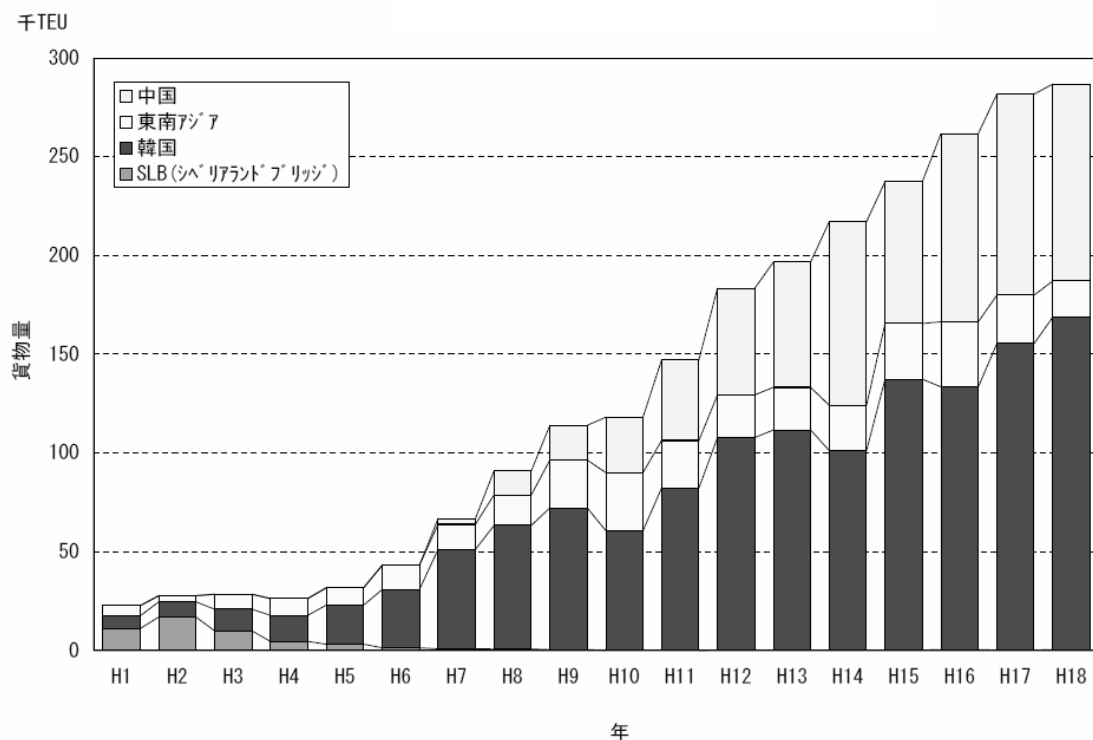
日本海側ゲートウェイ機能の強化

新潟港の機能強化

新潟県は、三大都市圏や仙台等と高規格幹線道路網でつながっており、短時間での輸送が可能である。また、鉄道貨物ネットワークにおいても首都圏とつながっていることから、環境負荷の少ない鉄道貨物の輸送が可能である。新潟県は、本州の日本海側のほぼ中央に位置し、北東アジア諸国とも日本海を挟んで対面しているという地理的特徴がある。対環日本海地域との貿易が盛んになっていく中で、新潟港は太平洋側の港湾よりも地理的に優位であり、新潟港の利用を増加するためには、新潟港の機能を強化することが必須となる。

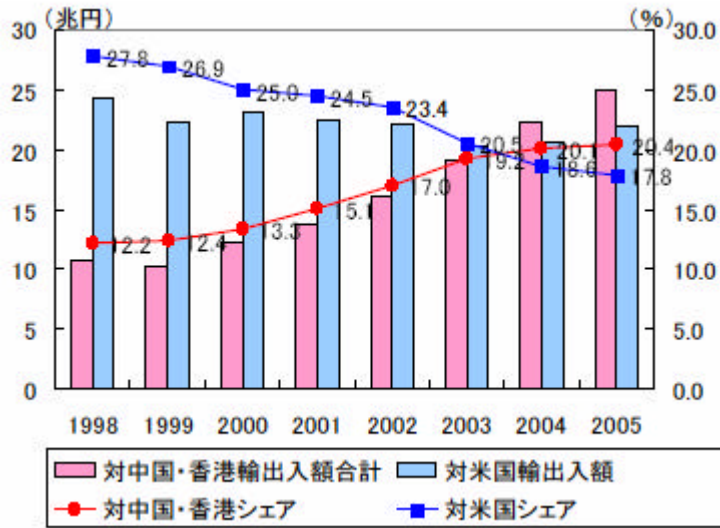
北東アジア諸国は近年経済発展が著しく、それに伴って貿易が盛んになってきている。特に、中国・韓国との貿易は急増しており、中国に関して述べると平成16年(2004年)度以降は貿易シェアがアメリカをも上回っている。そのため北陸地域でのコンテナ貨物量が急増しており、新潟港においては、平成8年(1996年)から平成18年(2006年)までの10年間で、国際コンテナ取り扱い貨物量は3倍以上に増えている。このように急増する貨物量に対して新潟港ではコンテナパース用地が不足しており、沖待ちが発生している(平成18年(2006年)には69隻)のが現状である。

図表 北陸地域における国際コンテナ取り扱い貨物量



資料：国土交通省北陸地方整備局港湾空港部 北陸地域国際物流戦略チームHP 統計情報より引用
URL：<http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/toukei/H1-18kannnai-konntena-kourobot-su-teu.pdf>

図表 日本の対中国（香港含む）・米国貿易額の推移

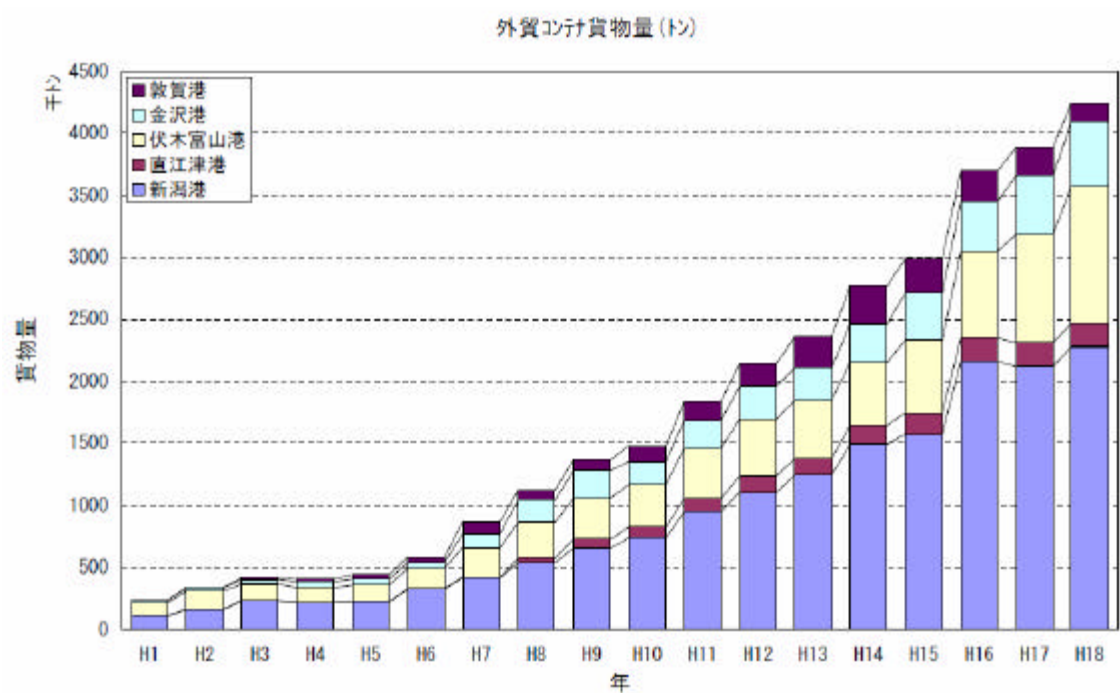


注) JETRO 資料等より整備局作成

資料: 2007 年北陸地域国際物流戦略チーム報告より引用

URL: <http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/pdf/tyuukann-houkou-gennjyouhoukou.pdf>

図表 北陸地域港湾における国際コンテナ取り扱い貨物量



資料: 国土交通省北陸地方整備局港湾空港部 北陸地域国際物流戦略チームHP 統計情報より引用

URL: <http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/toukei/quantity/H1-18kannnai-konntena-ninatobetsu-ton.pdf>

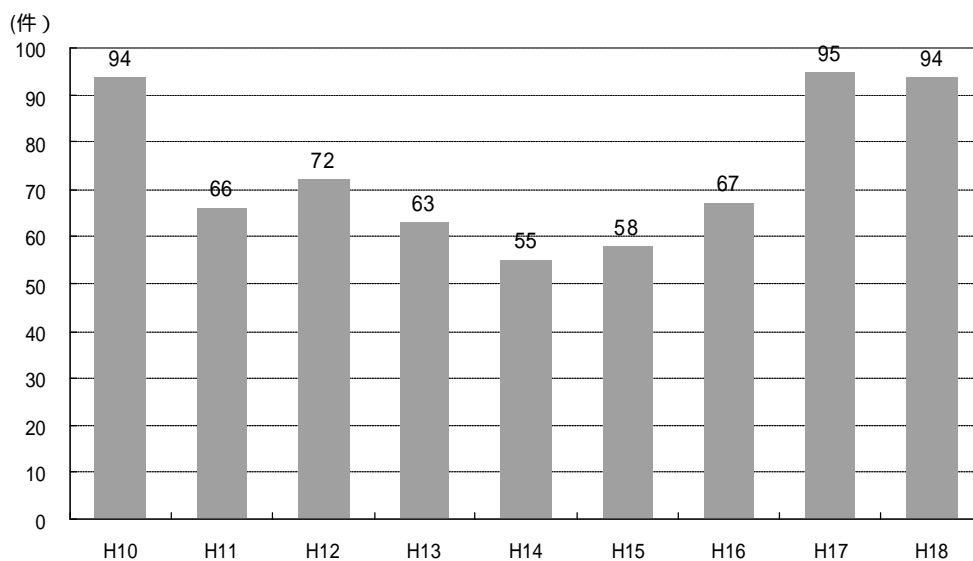
図表 蔵置能力と最大蔵置量実績値の状況

		蔵置能力 (A)	最大蔵置量 実績値(B)	開きスパン (A) - (B)
新潟港	実入コナ計	4,330TEU	2,721TEU	1,609TEU
	空コナ計	2,590TEU	3,708TEU	1,118TEU

資料：平成 19 年北陸地域国際物流戦略チーム本部会参考資料データブックより作成
 URL：http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/pdf/databook.pdf

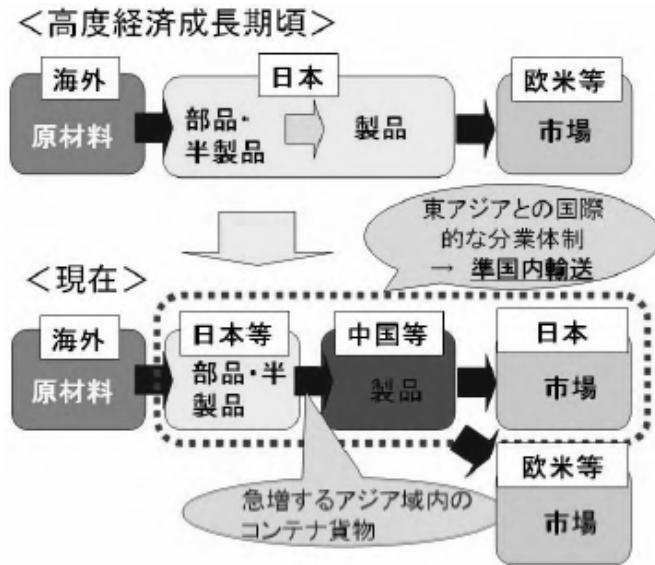
一方で、日本国内では製造業を中心に企業の国内回帰が進んでいる。企業の国内回帰によって、北陸や関東でも企業立地が進んでいる。新潟県の後背圏は、関東地方の栃木県、群馬県から、福島県の会津、山形県の一部と、広範囲にわたっている。これらの地域での経済活動が活発化することにより、また、国際分業化の進展に伴い、製造の一部を他のアジア諸国で行うことと相まって、アジア域内での貨物輸送がさらに増加することも考えられ、北東アジアの主要港との距離がより短い新潟港のポテンシャルは高まると推測される。

図表 北陸地方における新規工場立地件数



資料：経済産業省 HP 統計 工場立地動向調査より作成
 URL：http://www.meti.go.jp/statistics/tii/ritti/result-2.html

図表 国際水平分業化の進展 模式図



資料：2007年北陸地域国際物流戦略チーム報告より引用

URL：http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/pdf/tyuukann-houkou-gennjyouhoukou.pdf

しかし、現状においては、平成15年(2003年)全国輸出入コンテナ貨物流動調査によれば、新潟県における輸出コンテナ貨物の6割以上が京浜港等新潟港以外の港湾を利用している。新潟県で発生するコンテナ貨物の約4割を占める5トン以下の小口貨物に至っては、その85%以上が京浜港をはじめとした県外港から輸出されている。京浜港の便数や航路の多さは、京浜港を利用する上での利便性を高めており、陸上輸送コストが安い新潟港を利用するよりも、利便性の高い京浜港が利用されている。

新潟港においては、利用者の利便性を高めるためのサービスを提供するために、新たな航路開設などのソフト施策も必要である。たとえば中国東北部の工場と新潟港の間の貨物輸送を考えた場合、極東ロシアとのダイレクト航路を開設することにより、7~11日かかる中国・大連経由の輸送から2~3日の日本海横断航路の利用になることで、大幅な輸送日数の短縮が図られる。また、フェリーを活用するなど、新潟港独自の物流商品の開発を、戦略を持って進めていく必要がある。

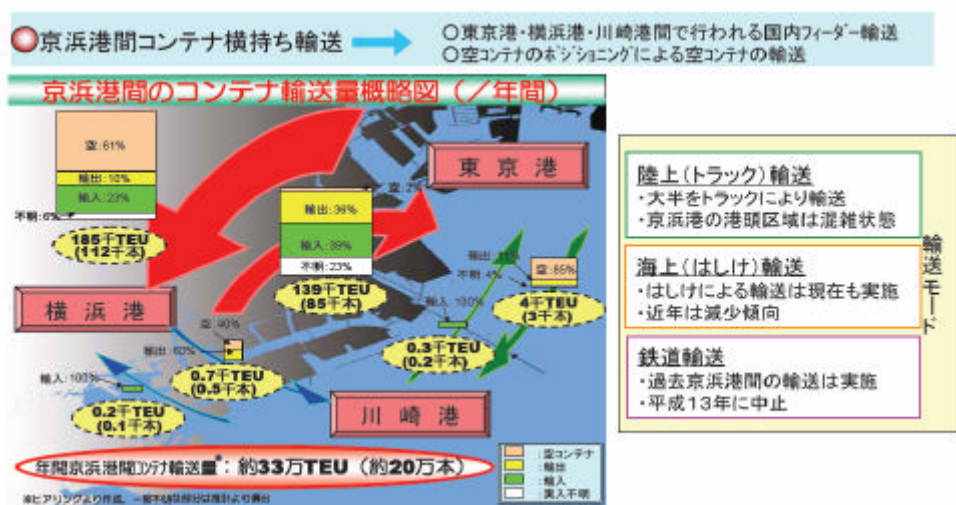
アクセス交通の整備

地域内々の交通ネットワーク

a 京浜港間の交通ネットワーク強化

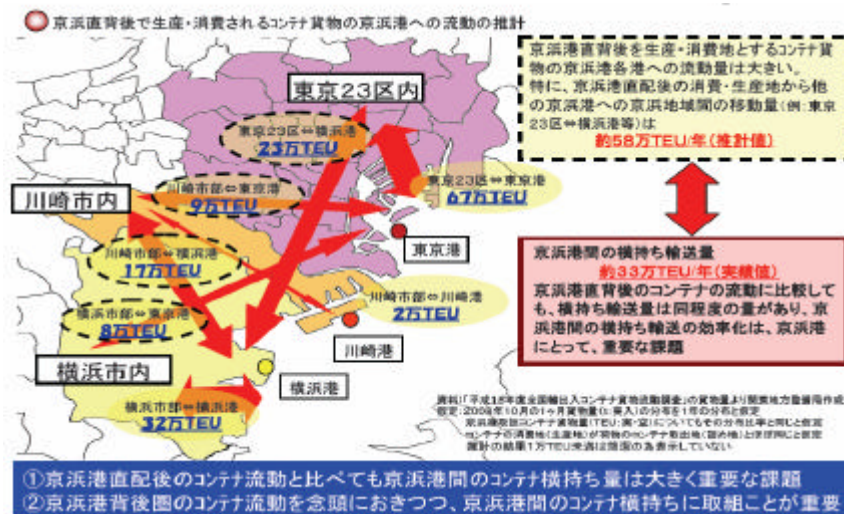
東京港・横浜港・川崎港間で行われる国内フィーダー輸送、空コンテナのポジショニングによる空コンテナの輸送による京浜港間の横持ち輸送は年間約33万TEUとなっており、京浜港直背後の消費・生産地から京浜港への移動量、年間約58万TEUと比較しても、無視できる大きさではない。各港湾間の連携を図るためには、京浜港間の交通ネットワークの強化が必要である。

図表 京浜港間の国際海上コンテナ横持ち輸送の現状



資料：京浜港のコンテナ輸送効率化の実施状況について 平成 17 年 3 月 より引用
国土交通省・東京都・川崎市・横浜市（財団法人港湾空間高度化環境研究センター）
国土交通省関東地方整備局港湾空港部HP

図表 京浜港の背後圏の国際海上コンテナの現状

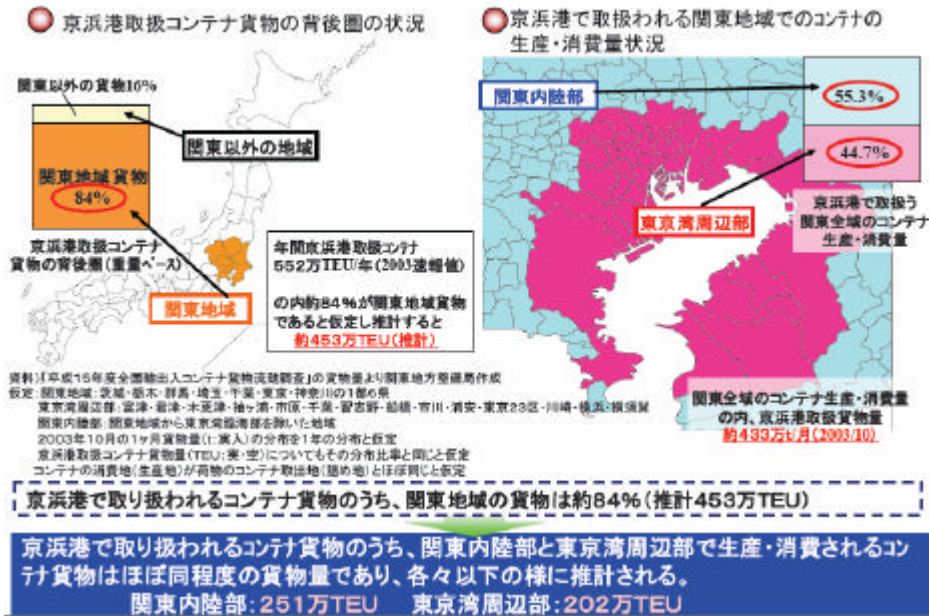


資料：京浜港のコンテナ輸送効率化の実施状況について 平成 17 年 3 月 より引用
国土交通省・東京都・川崎市・横浜市（財団法人港湾空間高度化環境研究センター）
国土交通省関東地方整備局港湾空港部HP

b 京浜港と首都圏の交通ネットワーク強化

京浜港取扱コンテナ貨物の後背圏は関東地域（茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川）以外の地域で、貨物量の約16%を占めている。また、関東地域で生産・消費されるコンテナは関東内陸部でも、全体の55%を占める等、京浜港と関東地域の交通ネットワークは多くのコンテナを輸送しており、これらのコンテナ貨物の輸送効率を高めるためには、京浜港との交通ネットワークの強化が必要である。

図表 京浜港の背後圏の国際海上コンテナの現状



図表 京浜港の背後圏の国際海上コンテナの現状



資料: 京浜港のコンテナ輸送効率化の実施状況について 平成17年3月 より引用
国土交通省・東京都・川崎市・横浜市(財団法人港湾空間高度化環境研究センター)
国土交通省関東地方整備局港湾空港部HP

c 北関東地域と常陸那珂港、成田空港間の交通ネットワークの強化

北関東地域における産業の立地は近年盛んに行われており、平成 18 年（2006 年）度における北関東 3 県（群馬、栃木、茨城）の工場立地数は、群馬県が全国 2 位、茨城県が 7 位、栃木県が 10 位である（経済産業省工場立地動向調査）。

一方、北関東 3 県の道路基盤の充実度は相対的に低い。平成 14 年（2002 年）9 月に茨城県がまとめた報告書を見ると、トラックターミナルバス数、高速インターチェンジ数、道路改良率において概ね全国平均値を割り込んでおり、増える産業立地に対応した交通基盤の充実が必要である。

図表 交通基盤の充実に関する比較

	トラックバス数	コンテナ 貨物取扱数	高速道路イン ターチェンジ数	道路改良率 (%)	道路密度 (km/km ²)
茨城県	279	4	20	38.2	9.1
栃木県	386	2	12	66.3	3.8
群馬県	244	1	19	48.4	5.5
埼玉県	932	4	24	50.3	11.1
千葉県	463	3	23	57.0	7.0
東京都	2361	3	8	71.5	10.9
神奈川県	452	5	7	62.8	6.2
山梨県	155	1	15	56.6	2.5
全国平均	441	3	16	58.2	4.0

資料：「トラックターミナルバス数」平成 8 年（1996 年）運輸省資料

「コンテナ貨物取扱駅数」JR 貨物株式会社 HP コンテナ取扱駅一覧

<http://www.jrfreight.co.jp/eigyoku/index07.html>

「高速道路インターチェンジ数」高速道路便覧 2007（平成 19 年度）全国高速道路建設協議会

「道路改良率」道路統計年報 2007 国土交通省道路局監修全国道路利用者会議

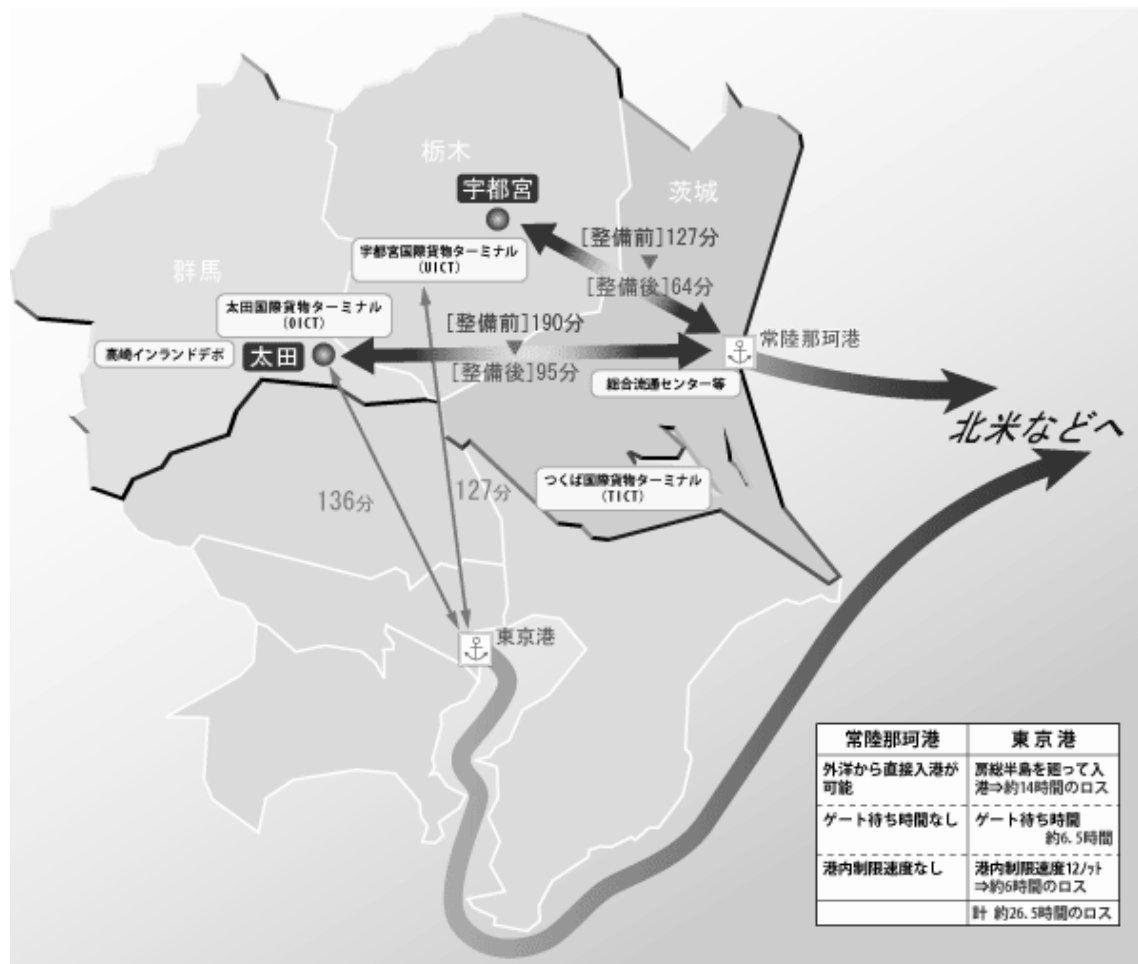
「道路密度（=道路実延長/県面積）」道路統計年報 2007 国土交通省道路局監修全国道路利用者会議

総務省統計局 HP 統計でみる都道府県のすがた 2008 <http://www.stat.go.jp/data/ssds/5a.htm>

北関東自動車道は平成 23 年(2011 年)度に全線開通を目指している(平成 21 年(2009 年)度までには東北道から常磐道区間が開通)。北関東自動車道は、群馬・栃木・茨城県を横断し、常陸那珂港と直結する予定である。これが開通すれば、港を拠点とし北関東を後背圏とする広域物流ネットワークが形成される。

北関東地域と常陸那珂港を結ぶ北関東自動車道を整備することによって、京浜港を経由しなくなることによる輸送時間の短縮と輸送コストの削減が期待できる。たとえば、栃木県宇都宮市と群馬県太田市から東京港までの所要時間はそれぞれ 127 分と 136 分であったが、常陸那珂港に変更することで所要時間がそれぞれ 64 分、95 分とほぼ半分になり、輸送コストも比例して安くなる。

図表 北関東自動車道が整備されることによる時間的効果



資料：栃木県 北関東自動車道 HP より引用

URL： <http://www.pref.tochigi.jp/kitakan/kousoku/renkei/contents/hiro01.html>

さらに、平成 23 年(2011 年)度に北関東自動車道の開通が予定されている(平成 21 年(2009 年)度までには、東北道から常磐道区間が開通) 栃木・群馬・茨城県の企業のうち、北関東自動車道が開通したときに常陸那珂港とセットで利用する意向を有している企業の割合を見ると、栃木・群馬両県の割合(栃木：17.3%、群馬：23.5%)は地元である茨城県(21.2%)とほぼ同水準となっている。そのため、北関東自動車道の開通によって常陸那珂港の需要は一気に増加すると想定される。実際、常陸那珂港の背後地において工業団地やリサーチパーク、物流拠点の整備などの動きが既に見られている。

図表 北関東自動車道と常陸那珂港をセットで利用する意向を有している企業の割合

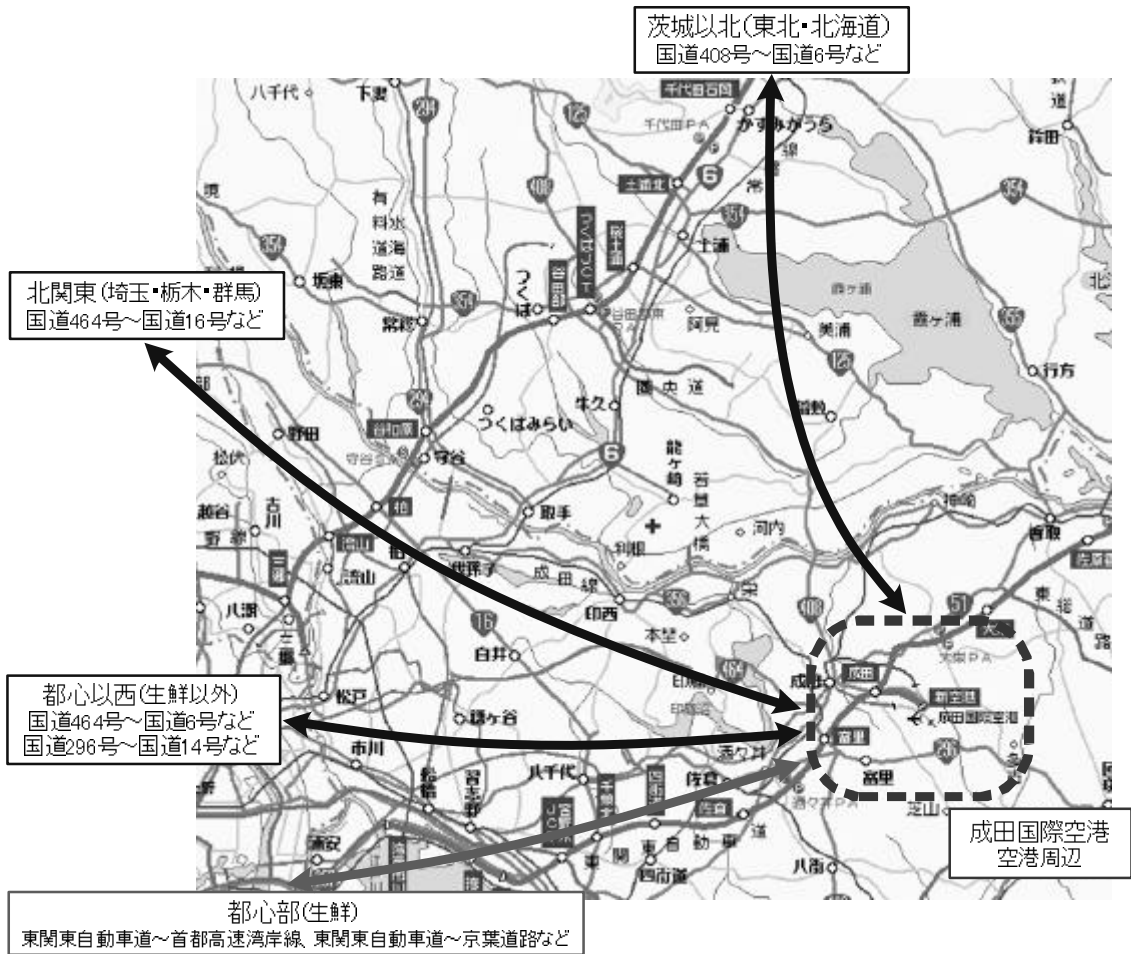


資料：(財) 広域関東圏産業活性化センターより作成

貨物輸送の海上輸送拠点を京浜港から常陸那珂港へ移行することで、京浜港における渋滞やゲート待ち時間の緩和に効果があると考えられる。また、陸上輸送が短縮されることで、二酸化炭素や窒素酸化物の削減といった環境の観点からも評価される例が見られる。

近年、茨城空港の開港に向けて整備が進んでいるが、これは主に国内航空輸送を想定しており、国際航空輸送に関しては引き続き成田空港が担うこととなる。成田空港と全国を結ぶ国道を見ると、成田空港を中心に放射状方向に整備されているが、方面別に利用可能なルートはある程度限定されている。成田空港から高速道路を利用する場合、北関東方面へのルートはまだ開通しておらず、早期の整備が望まれる。また、国際航空物流戦略研究会の平成 18 年(2006 年)の報告書によると、生鮮食料品に関しては高速道路を利用することが多いが、これ以外の貨物(ドライ貨物)については一般道路を利用することが多いため、一般道における交通ネットワークの強化も必要である。

図表 成田空港を取り巻く広域道路網



資料：平成 17 年度関東圏における国際航空貨物の物流ネットワークに関わる基礎検証調査
 (国土交通省関東運輸局 HP) より作成

URL : [http:// www.ktt.mlit.go.jp/page2/green/kokusaibuturyu-s.pdf](http://www.ktt.mlit.go.jp/page2/green/kokusaibuturyu-s.pdf)

d 成田空港と羽田空港間の交通ネットワーク強化

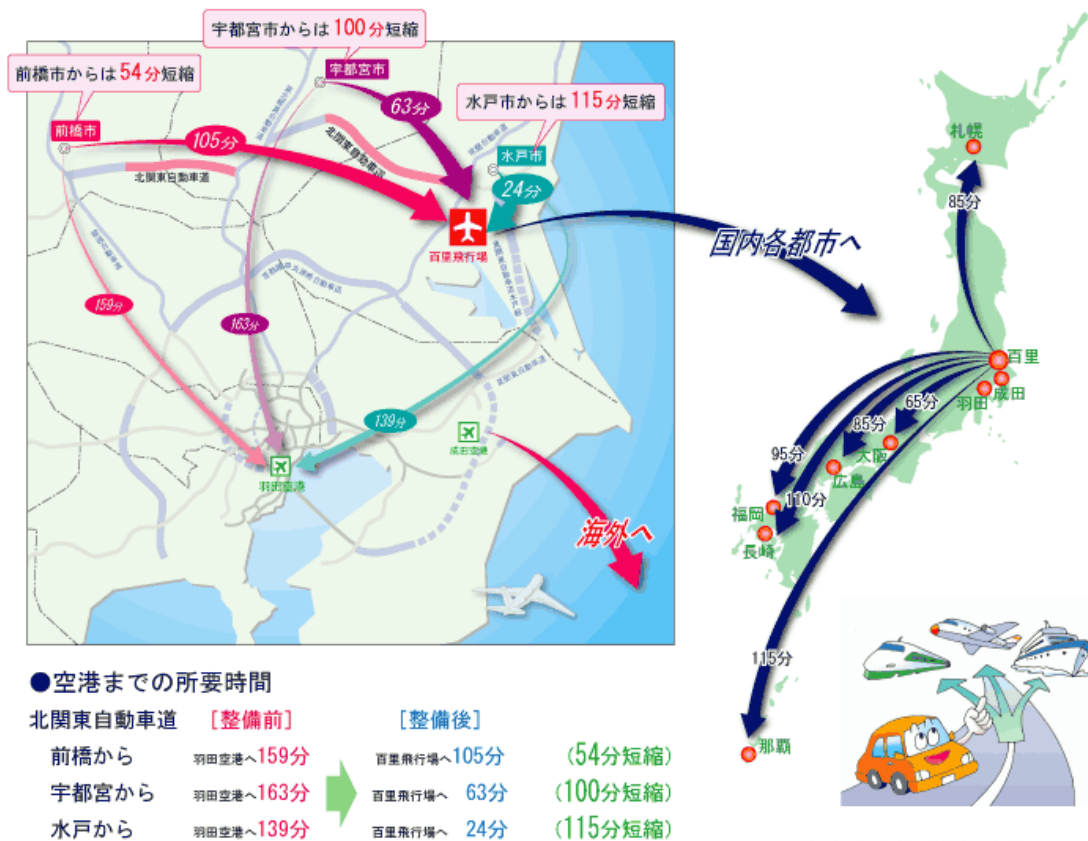
羽田空港は主に国内線を扱い、24時間運用が可能な空港である一方、成田空港は23時から早朝6時までの使用はできないが国際線を重点的に扱う空港となっている。羽田空港の再拡張が終了し第4滑走路が供用されるに伴い、特に深夜・早朝の時間帯の需要については、これまで成田空港で扱うことができなかった貨物輸送を羽田で扱うことが可能となり、早朝に羽田についた貨物を成田まで移送して輸出する、若しくは23時まで成田に送られた荷物を羽田に移送して羽田から国内・国外に輸送するなど、成田空港～羽田空港間の貨物流動が多くなることが想定される。

首都圏に乗り入れる路線は、国内線・国際線ともにニーズは高く、成田空港の北伸や羽田空港の再拡張が終了した際には、需要を満たすようにそれぞれ発着回数が増え、同時に旅客数も増えると想定される。それと比例して国際線から国内線、若しくはその逆の乗り継ぎも増え、それによって成田空港・羽田空港間の移動が増加すると考えられる。また、国際線同士の乗り継ぎであっても、羽田空港でも約3万回の発着枠を国際線に当てることを想定していることから、この場合でも成田空港・羽田空港間の移動が起きることが推測できる。現在両空港間の移動は鉄道で110分程度、リムジンバスでは少し短縮され75分程度であるが(成田空港HPによる)リムジンバスは成田空港付近における道路の混雑が予想される時間帯などで所要時間が大幅に変わることも考えられ、より高速で安定した移動手段を確保する必要がある。

e 北関東地域と茨城空港間の交通ネットワーク強化

現在、北関東地域を発着地とする国内航空貨物は、主に羽田空港を利用しているが、前橋からは159分、宇都宮からは163分、水戸からは139分と、いずれも2時間以上かかっている。北関東自動車道の全線開通により、前橋から百里飛行場（茨城空港）までの所要時間は105分になり、羽田空港を利用する場合と比較し約1時間の短縮となる。同様に、宇都宮からは100分、水戸からは115分の短縮になる。

図表 北関東自動車道の開通による百里飛行場（茨城空港）へのアクセス向上効果



資料：茨城県 HP より引用

URL： <http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/doboku/01class/class04/contents/chika01.html>

東関東自動車道水戸線が整備されると、百里飛行場（茨城空港）から成田空港までのネットワークも構築される。これにより、国内線・国際線の乗り継ぎがこれまでの成田空港～羽田空港間だけでなく、成田空港～百里飛行場（茨城空港）間という新しい物流・人流ルートが生まれる。

図表 百里飛行場（茨城空港）と成田空港をつなぐ東関東自動車道



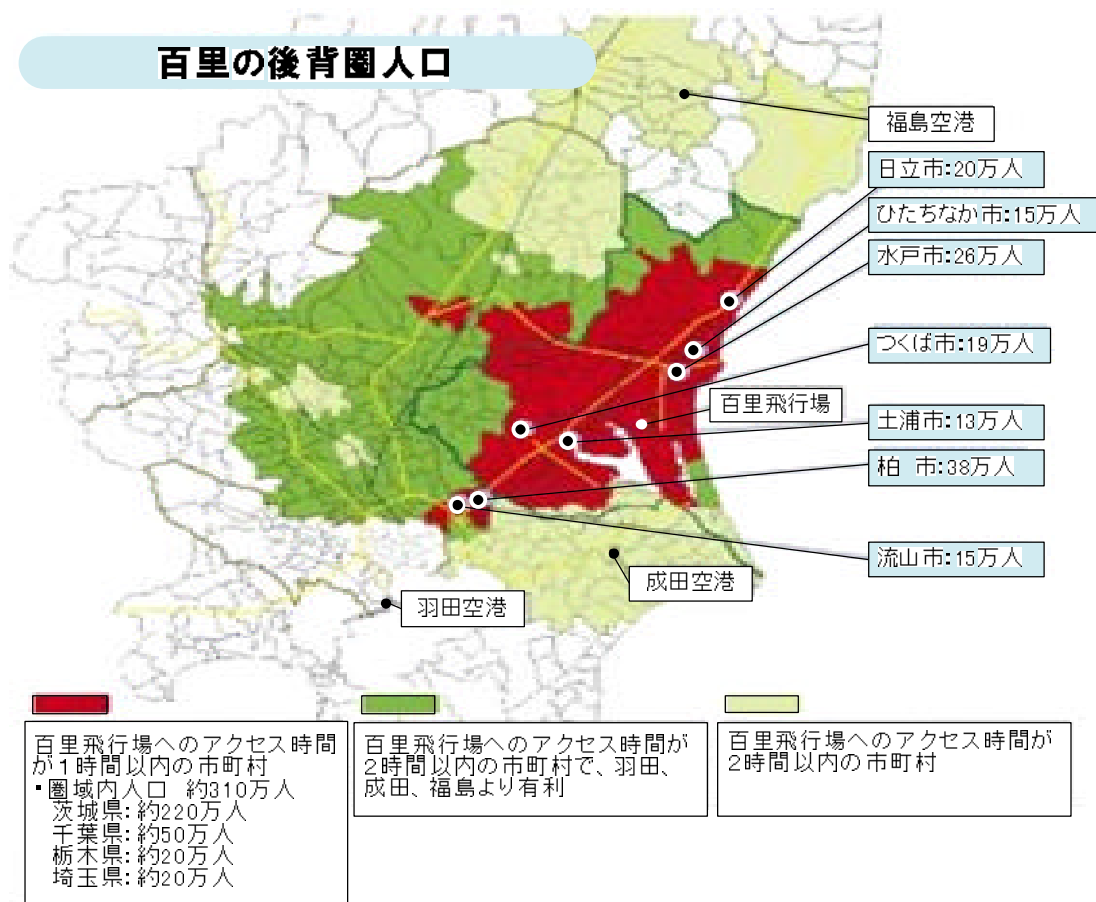
資料：茨城空港 HP より引用

URL：<http://www.pref.ibaraki.jp/bukyoku/kuko/project/project07.html>

（参考）東関東自動車道成田 IC～潮来 IC までは 29.6km で所要時間は 19 分（道路時刻表より）である。これをもとに、計画区間である潮来 IC～鉾田 IC 間 30.9km 及び鉾田 IC～茨城南 IC（茨城南 IC は百里飛行場（茨城空港）最寄り IC）間約 9km から単純計算すると、成田 IC～茨城南 IC は約 50 分である。成田空港～成田 IC 間 8 分（道路時刻表）、茨城南 IC～百里飛行場（茨城空港）4 分を加味すると 62 分になる。成田空港 HP によると成田空港～羽田空港間はリムジンバスで 75 分であり、百里飛行場（茨城空港）の方が羽田空港より近いという計算になる。

北関東自動車道及び東関東自動車道の整備が進むと、百里飛行場（茨城空港）へのアクセス時間が1時間以内の市町村の人口は、310万人になる。また、それ以外で他空港よりもアクセス時間が有利な圏域の人口は約1,200万人にのぼることから、百里飛行場（茨城空港）周辺の交通ネットワークの整備は百里飛行場（茨城空港）の利用者数増加につながると考えられる。

図表 北関東自動車道及び東関東自動車道が整備された場合の百里飛行場（茨城空港）後背圏

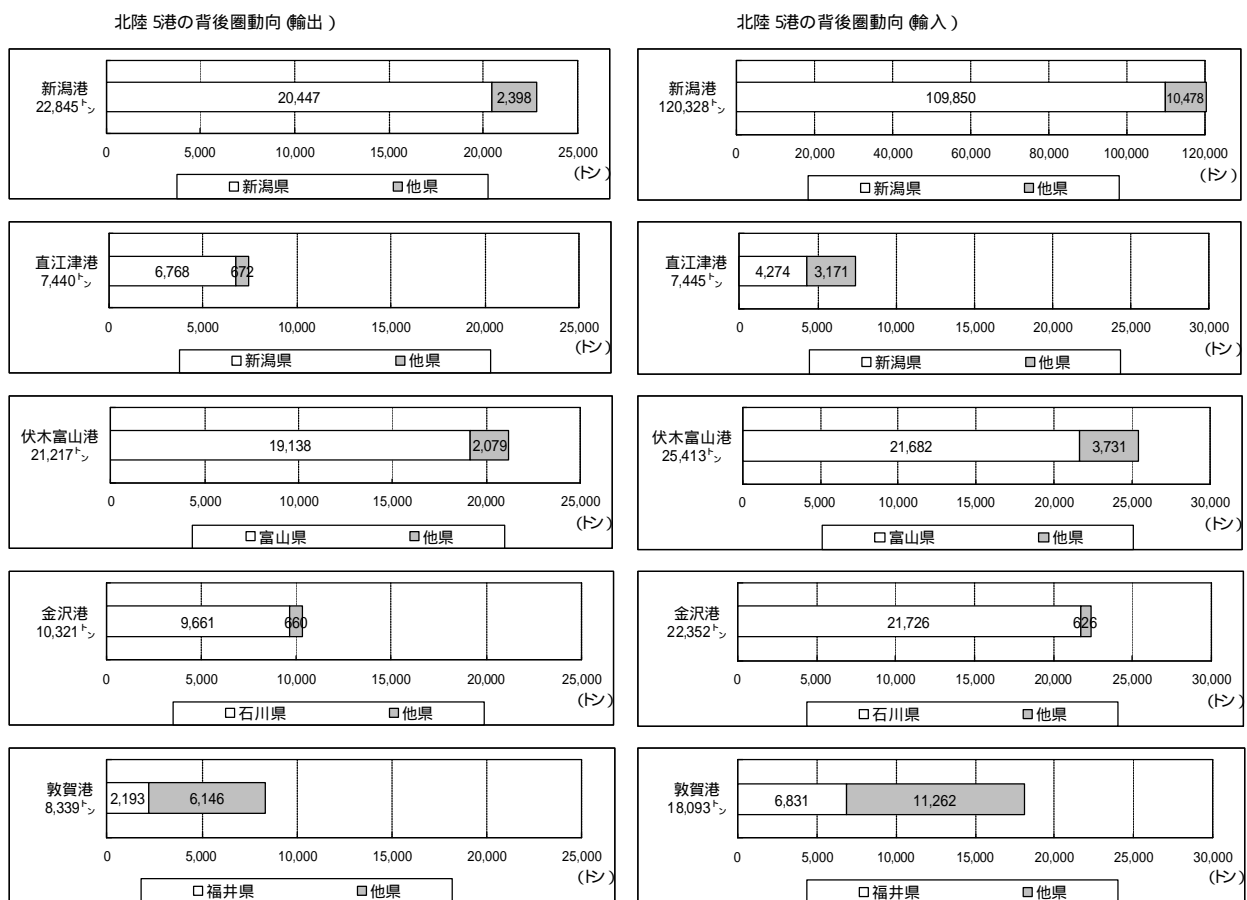


地域内外の交通ネットワーク

a 首都圏と日本海港湾の交通ネットワーク強化

北東アジア諸国は近年急速に経済が発展しており、環日本海地域における貿易が盛んになることで輸送の需要は高まることが想定されている。しかし、日本の経済の中心は首都圏であり、近年新潟港の貨物取扱が急速に伸びているものの、依然として京浜港などの太平洋側に位置する主要港からの輸送が多く、北陸地域の港湾の後背圏はそれぞれの県にとどまっている。新潟港は首都圏と北東アジアを結ぶ軸線上にあり、新潟港を利用することにより輸送の所要時間やコストが削減できると考えられる。

図表 北陸5港の後背圏動向



資料：北陸地域の現状と今後の方向性について（北陸信越運輸局 HP）より引用

URL： http://www.t-hrse.go.jp/logistics/team_1st_honbukai_5.pdf

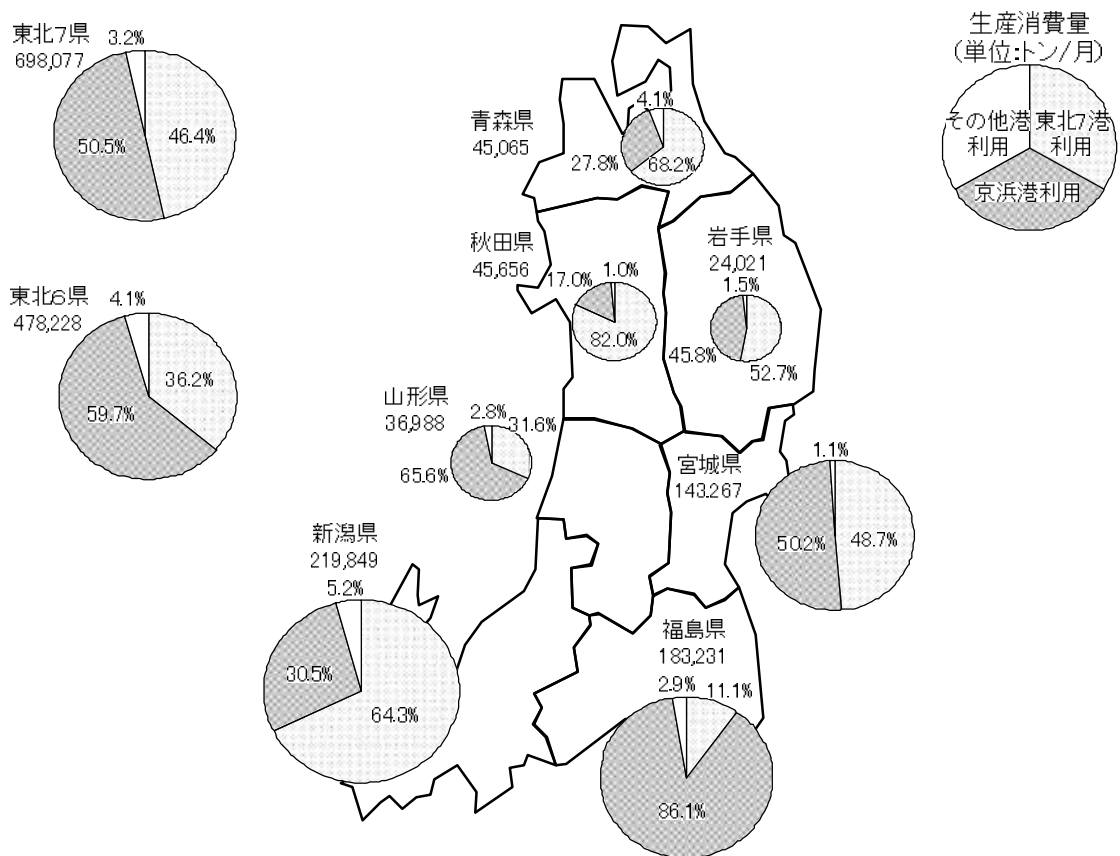
首都圏から日本海側の港湾にコンテナを輸送する際、輸送手段のひとつと考えられるのが鉄道によるコンテナ輸送である。これには定時性や、一度に最大 26 両の輸送が可能なことによるコスト削減など鉄道独自の利点がある。しかし、日本海側にある 40ft ISO 規格コンテナの取扱可能な貨物駅は新潟県黒井駅のみであり、そこから各港湾への積み替え輸送が必要になり、輸送効率が落ちることが想定される。

今後、北東アジア諸国との貿易が増加することが想定されるなか、首都圏までの輸送効果をも高めるためには、首都圏と日本海港湾の交通ネットワークの強化が必要となる。

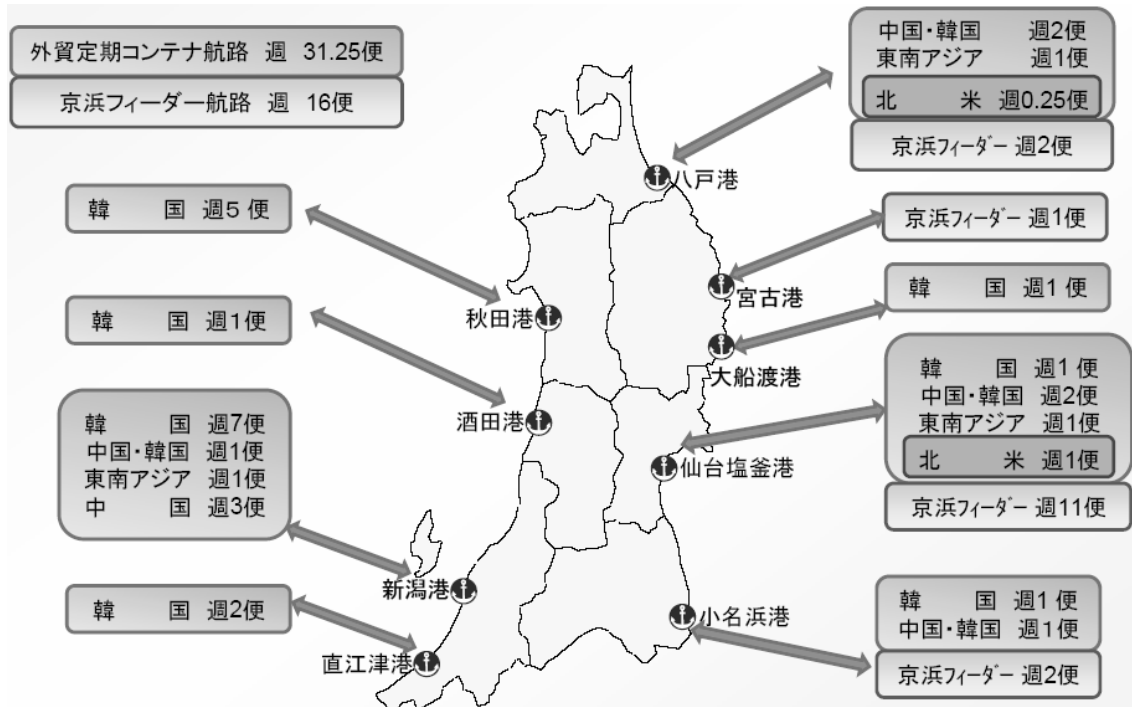
b 京浜港と東北、北陸地域間の交通ネットワーク強化

東北地方における外貿貨物の取り扱い、依然として京浜港が多くなっている。特に、福島県の 86.1%、山形県の 65.6%、宮城県 の 50.2%など、南部の県において京浜港の利用が高いことがわかる。しかし、最も京浜港に近い福島県においても京浜港までの所要時間は 3 時間半以上かかり、宮城県(仙台)の場合 5 時間半、山形になると 7 時間以上かかっている。

図表 東北 7 県の外貿コンテナ貨物の京浜港利用実態



図表 東北地域主要港からの外貨定期コンテナ航路

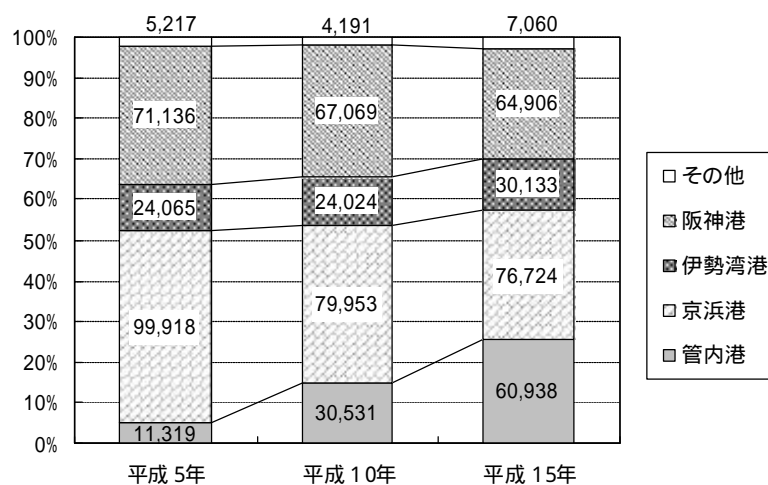


資料：平成 19 年東北国際物流戦略チーム第 1 回本部会（国土交通省東北地方整備局港湾空港部 HP）より引用

URL：www.pa.thr.mlit.go.jp/kakyoin/data/5touhokunobuturyuujittaisiryou.pdf

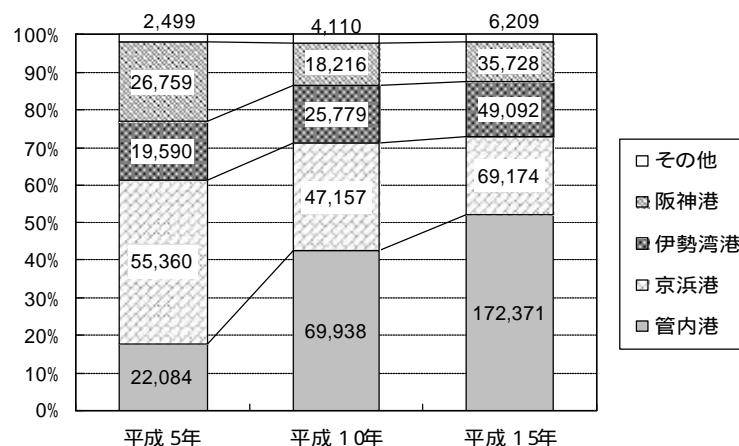
新潟港の積極利用によって近年北陸地域による京浜港の利用率は減少しつつあるものの、輸出貨物における京浜港の利用はトップを維持している。また、輸入でも京浜港の利用シェアは少なくなったものの、貨物量自体は平成5年と比較すると増加している。今後の首都圏企業における北陸地域の港湾利用の増加や成田空港・羽田空港から北陸地域への貨物量増加が予測されている。また、「北陸地域国際物流戦略チーム」の企業ヒアリング（平成19年（2007年）7～9月）によると、中国の大連や寧波等から輸入する際、横浜港経由だとリードタイムが5～7日程度であるのに対し、直江津港経由だと10～12日かかるという意見もあり、今後の輸送効率を高めるためには、首都圏・北陸地域間の交通ネットワークを強化する必要がある。

図表 北陸地域発着貨物の港湾利用状況（輸出）



北陸地域・・・新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県
 資料：平成19年北陸地域国際物流戦略チーム本部会参考資料データブックより作成
 URL：http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/pdf/databook.pdf

図表 北陸地域発着貨物の港湾利用状況（輸入）

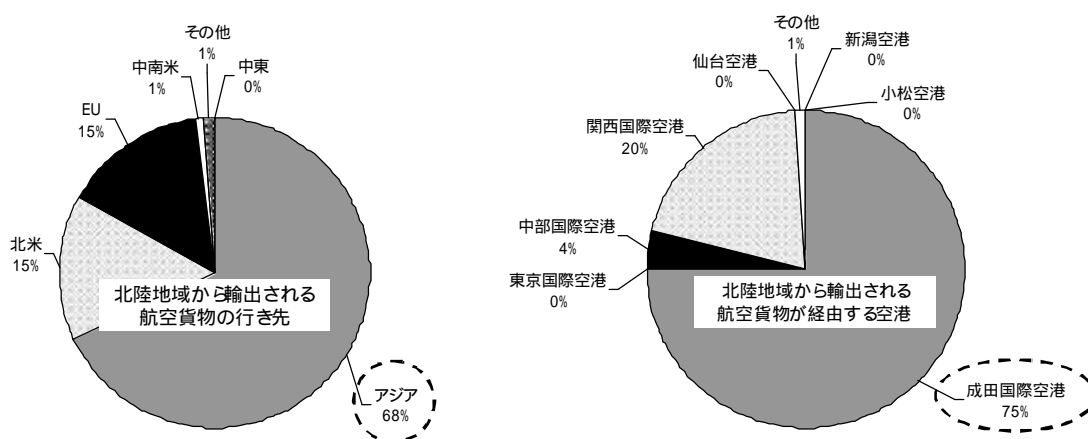


北陸地域・・・新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県
 資料：平成19年北陸地域国際物流戦略チーム本部会参考資料データブックより作成
 URL：http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/pdf/databook.pdf

c 成田空港、羽田空港と東北、北陸地域間の交通ネットワーク強化

東北地方発着の国際線貨物について、成田空港と地元空港における貨物量を比較すると、平成 18 年 9 月では、成田空港を経由する貨物は東北発着貨物の約 9 割を占めており、圧倒的に成田空港を利用する貨物が多い。また、北陸地域を発着する航空貨物のうち、75% は成田空港を経由しており、新潟空港及び小松空港を利用する頻度は極めて低い。平成 22 年（2010 年）には羽田空港の再拡張により成田空港との一体的な運用が始まり、それに伴って羽田空港での深夜・早朝における貨物輸送が大幅に増えると想定できる。また成田空港の滑走路北伸による取扱容量の増加も相まって成田・羽田両港を経由する貨物量が増えることが予測できる。

図表 北陸地域から輸出される航空貨物の行き先及び利用空港



資料：国土交通省北陸地方整備局港湾空港部 HP
 URL：http://www.pa.hrr.mlit.go.jp/butsuryu/pdf/kannjikaisiryu.pdf

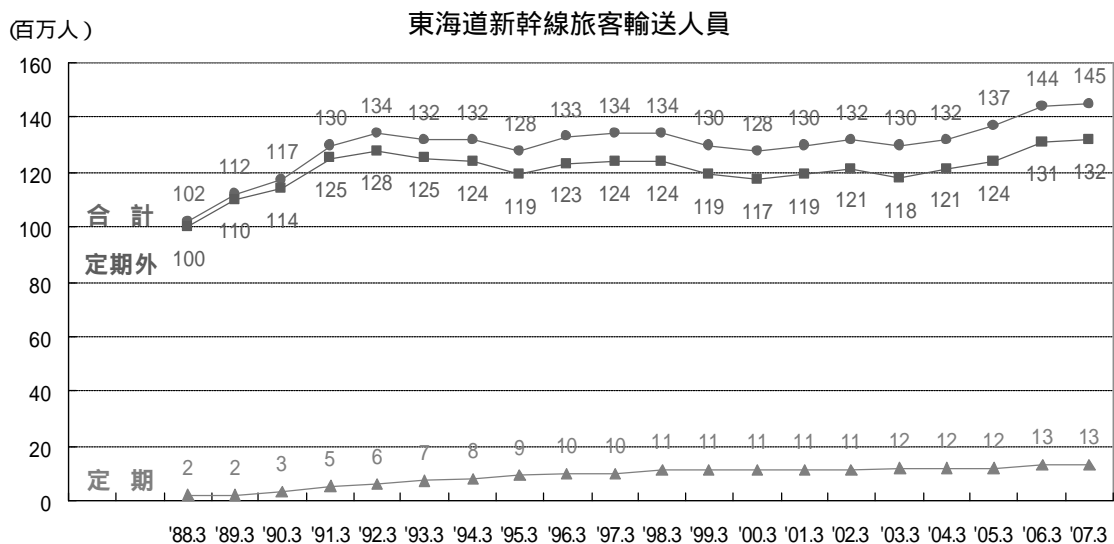
d リニア中央新幹線整備の必要性

現在、日本経済の最重要地域である東京 - 名古屋 - 大阪を結ぶ東海道新幹線の利用客は1日平均 39 万人となっており、年間で1億 4,000 万人を超えている。しかも、現在の列車の本数は1日 280 本を超えており、東海道新幹線のスピードアップや輸送力の増強もいずれ限界に達するものと予想されている。

また、220km にわたり「地震防災対策強化地域」を走る東海道新幹線が大規模な地震等によって一時的にも止まれば、経済や産業に大きな打撃を与えてしまう。

一方で、輸送力の限界や大規模な災害・テロに備えた多重型交通ネットワークの構築が求められている中、本州の中央部を通るリニア中央新幹線の実現は、より一層重要性を増してきている。

図表 東海道新幹線輸送人員の推移



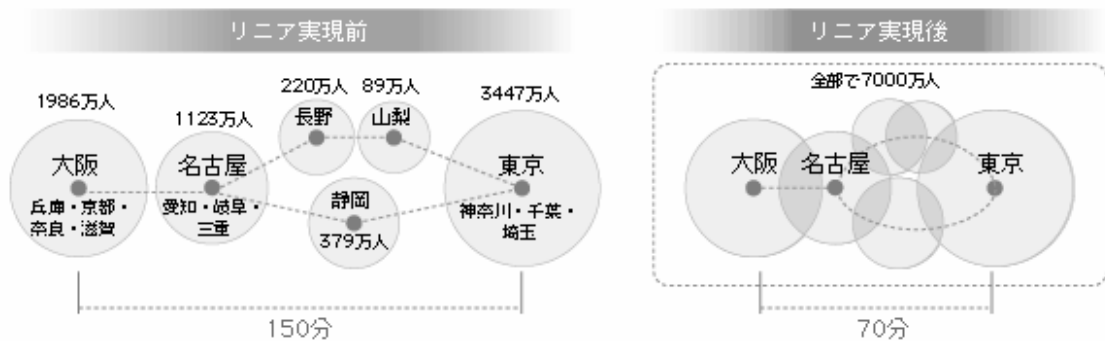
資料：J R 東海 HP 輸送の推移

URL：<http://company.jr-central.co.jp/company/reference/transportation/index.html>

リニア中央新幹線は、移動時間を大幅に短縮することにより、数百 km という距離の壁をなくし、7 千万人の人口が集中し、経済や文化の活力がみなぎった地域があたかも一つの都市のように機能する大交流リニア都市圏が誕生する。

7 千万人の大交流リニア都市圏では、リニアによる移動がもたらすコミュニケーションの拡大が人々の創造力と意欲を刺激し、力強い経済発展と魅力的な文化の誕生を導くことが予想される。

図表 7,000万人の大交流リニア都市圏（各都府県の人口と移動時間を模式化したもの）

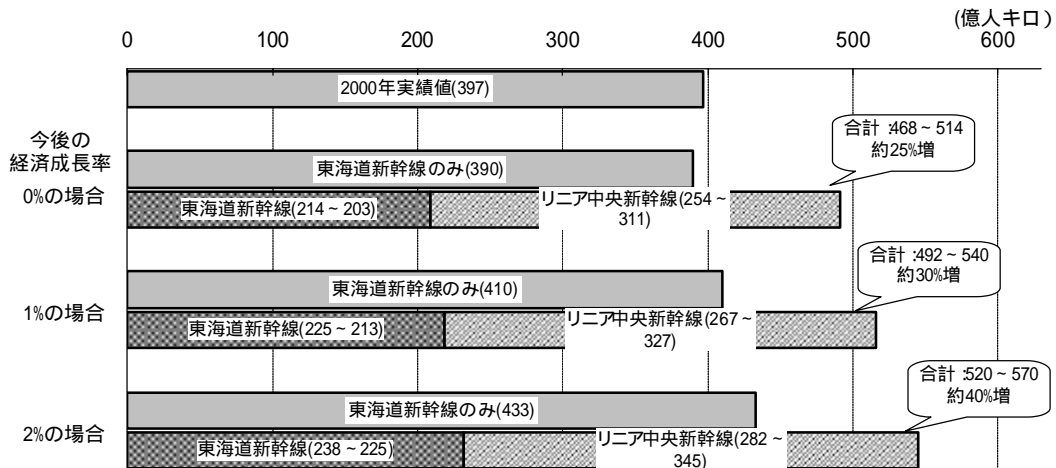


※「大交流リニア都市圏」は、「中央新幹線沿線学会誌『リニア中央新幹線で日本は変わる』2001年8月」を参考に、東海道・中央新幹線の15都府県を想定した。
 ※人口は、2005年（H17年）10月1日現在の国勢調査人口（速報値）により作成した。

資料：リニア中央新幹線の概要リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会HPより引用
 URL：http://www.linear-chuo-exp-cpf.gr.jp/gaiyo4.html

リニア中央新幹線が開通した場合の予測として、平成32年（2020年）時点でリニア中央新幹線と東海道新幹線をあわせ約40%（経済成長率2%で推移した場合）の需要増が見込まれている。

図表 平成32年（2020年）需要予測値

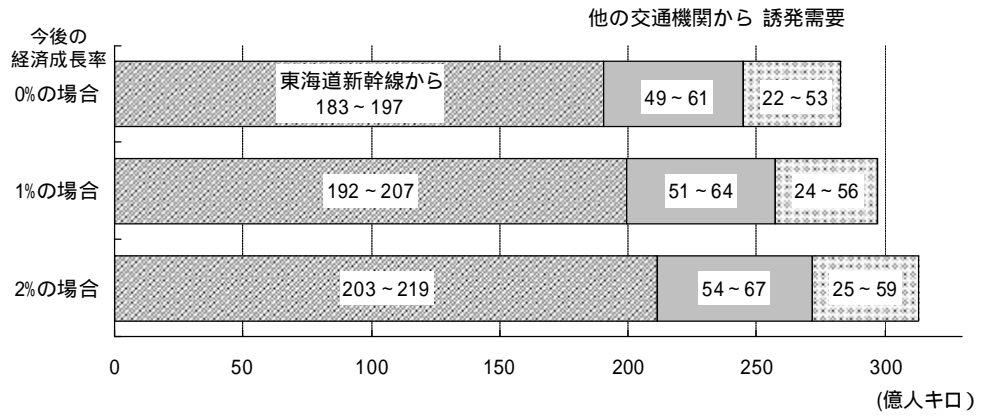


需要予測の前提

予測対象年：平成32年（2020年）	経済成長率：年率0%、1%、2%の3つのケース
人口：平成14年人口問題研究所中位推計	所要時間等：東京 大阪間 70～80分（片道10本/時間）
交通インフラ整備の前提	予測上の運賃水準：東京 大阪間 15,000～17,000円
整備新幹線3線6区間完成	2000年データに基づいて予測
第7次空港整備計画完成	他の交通機関は、空港、自動車、在来線特急を想定
第32回国幹審整備計画路線完成	

資料：リニア中央新幹線の概要リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会HP
 URL：http://www.linear-chuo-exp-cpf.gr.jp/gaiyo3.html

図表 リニア中央新幹線（2020年）予測結果の内訳



資料：リニア中央新幹線の概要リニア中央エクスプレス建設促進期成同盟会HP
 URL：<http://www.linear-chuo-exp-cpf.gr.jp/gaiyo3.html>

5 - 3 海外との連携の方向

【海外との連携の方向】

方向性 : 国際ビジネス拠点としての都市環境整備

- ・ 国際金融拠点を支える業務基盤、生活基盤の整備
- ・ 高度な情報通信インフラ、国際交通インフラへのアクセス、オフィス環境の整備
- ・ 外国人が暮らしやすい生活、居住、教育環境の創出

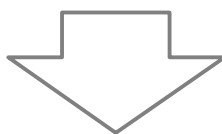
方向性 : 太平洋・日本海ゲートウェイの機能強化

- ・ 太平洋側ゲートウェイとして、京浜港の機能強化及び特定重要港湾等の適切な役割分担
- ・ ゲートウェイ機能を活かすためのアクセス交通の整備

+

【ベースとなる圏域内での取り組み】

首都圏広域地方計画に基づくプロジェクト推進



日本全体を牽引する首都圏の国際競争力の強化

方向性 : 国際ビジネス拠点としての環境整備

首都圏の国際競争力を高めるためには、利便性・効率性が高い、国際ビジネス拠点にふさわしい都市の形成が不可欠である。

今後とも首都圏が国際ビジネス拠点として機能し続けるためには、高度な情報通信インフラ、国際交通インフラへのアクセス、オフィス環境等のほか、各種迎賓機能の充実や魅力的なアミューズメント施設、仕事の合間の休息の空間（緑、水辺）の整備が重要となる。

また、外国語で診療可能な医療機関、公共施設等での外国語表示、あるいは一定水準以上の教育ができるインターナショナルスクール等の学校・クラス、外資系企業等で働く外国人やその家族にとって、暮らしやすい生活・居住・教育環境の創出に取り組むことも重要である。

方向性 : 太平洋・日本海ゲートウェイの強化

世界の経済成長と経済のグローバル化の進展によって、世界貿易・国際物流が急速に拡大するとともに、国際分業体制の急速な進展が見られ、アジア諸国との経済の相互依存関係の深まりにより、国内輸送と変わらないスピード・時間帯・頻度等の物流体系の構築（対アジア輸送の準国内輸送化）が求められるようになってきている。

このような状況の中で、首都圏における国際競争力を高めるためには、首都圏の国際海上輸送分野・国際空港輸送分野における物流の高コスト構造の是正、情報通信技術を使った省力化、人流の活発化、円滑化を図る必要がある。そのためには、まずはゲートウェイとなっている施設を整備することが重要であり、あわせて、ゲートウェイと内陸部を結ぶ交通手段の整備を進め、アクセス機能を強化することが必要である。