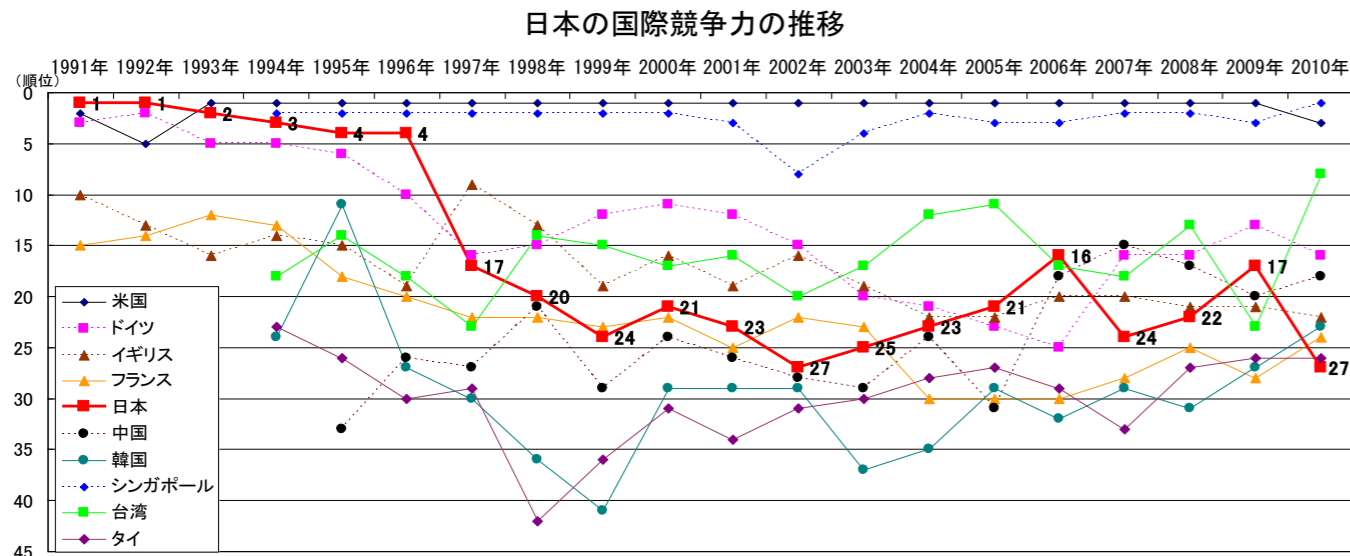


# 首都圏の社会資本整備に関する背景と課題

## 日本の国際競争力の低迷

■日本の国際競争力は1990年代前半にはトップクラスにあったが、その後大きく低下し、欧米や台頭する東アジア諸国に対して低迷



## 〔課題1〕 海外主要都市に比べ 遅れた環状道路整備

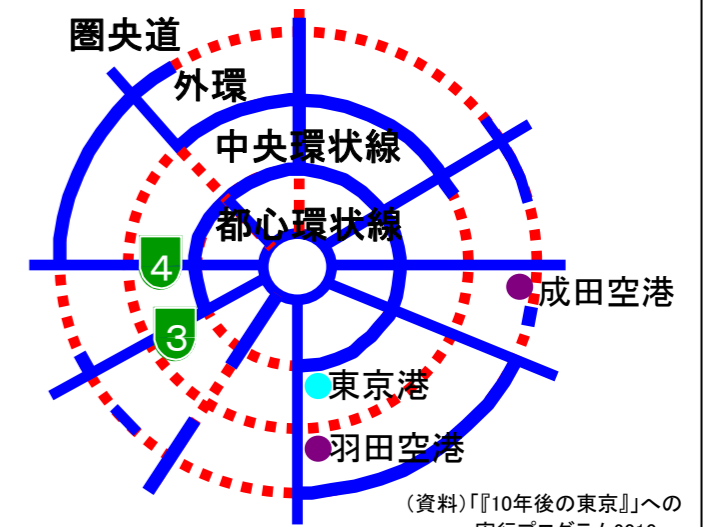
■首都圏三環状道路の整備の遅れにより、慢性的な交通渋滞が発生し、社会経済活動が低下するとともに、環境への負荷が増大

三環状道路の整備率：47%

〈平成22年4月〉

■海外主要都市の環状道路整備率

ロンドン	ベルリン	パリ
100%	97%	85%
ソウル	北京	上海
100%	100%	85%

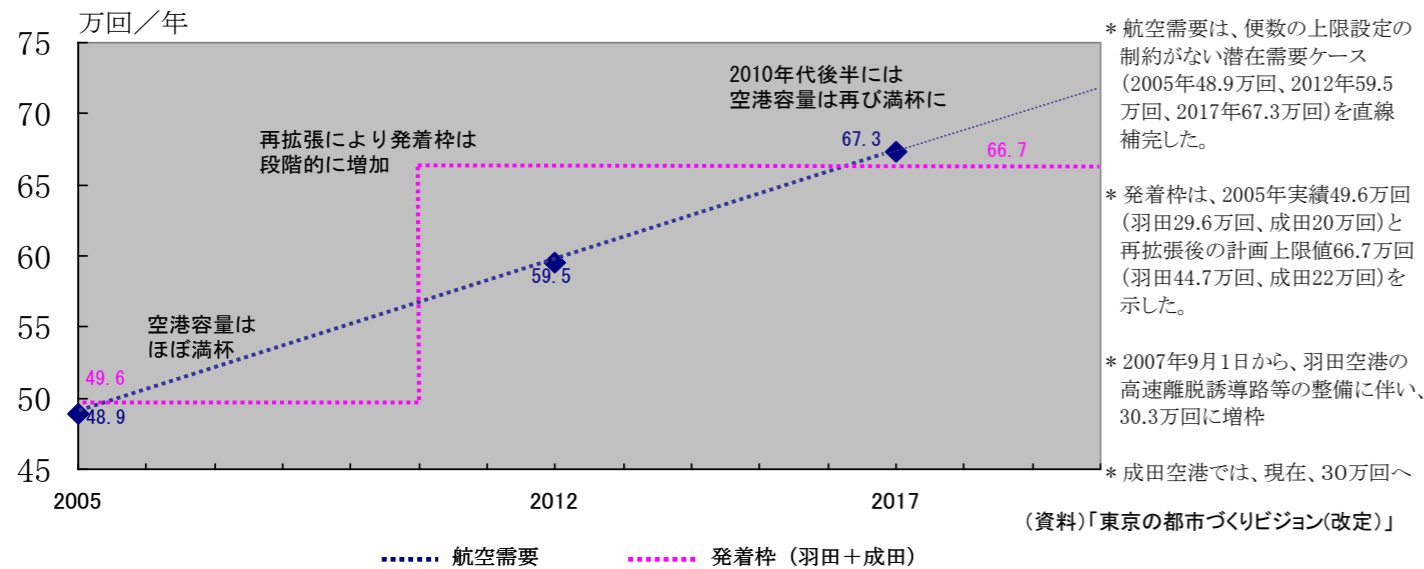


(資料)「『10年後の東京』への実行プログラム2010 (2010年1月 東京都)」

## 〔課題2〕 将来の首都圏の空港容量は限界

■羽田空港及び成田空港における将来の空港容量の制約は、首都圏の国際競争力強化の阻害要因

羽田空港及び成田空港の航空需要及び発着枠の予測



\* 航空需要は、便数の上限設定の制約がない潜在需要ケース (2005年48.9万回、2012年59.5万回、2017年67.3万回)を直線補完した。

\* 発着枠は、2005年実績49.6万回 (羽田29.6万回、成田20万回)と再拡張後の計画上限値66.7万回 (羽田44.7万回、成田22万回)を示した。

\* 2007年9月1日から、羽田空港の高速離脱誘導路等の整備に伴い、30.3万回に増枠

\* 成田空港では、現在、30万回へ

## 〔課題3〕 アジア諸港の躍進により 相対的地位が低下

■国際コンテナ物流について、船舶の大型化に合わせ、大規模・大水深の港湾整備を進めるアジア諸港が躍進する中、我が国主要港湾の地位低下

世界の港湾別コンテナ取扱量の推移

1980年		2008年 (単位:千TEU)	
港名	取扱量	港名	取扱量
1 ニューヨーク/ニュージャージー	1,947	1 シンガポール	29,920
2 ロッテルダム	1,901	2 上海	27,980
3 香港	1,465	3 香港	24,490
4 神戸	1,456	4 深セン	21,410
5 高雄	979	5 釜山	13,430
6 シンガポール	917	6 ドバイ	11,830
7 サンファン	852	7 寧波・舟山	11,230
8 ロングビーチ	825	8 広州	11,000
9 ハンブルク	783	9 ロッテルダム	10,800
10 オークランド	782	10 青島	10,320
12 横浜	722		
16 釜山	634	24 東京	4,160
18 東京	632	29 横浜	3,480

(資料) コンテナリゼーションインターナショナル (国内港は内貿コンテナ取扱量を含む)