

【指標－7】 日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合（中間アウトカム指標）

現在の値：	63%
中期的な目標：	平成19年度までに約68%まで向上（日常生活の中心となる都市まで、30分以内に安全かつ快適に到達できる人口を約360万人増加）
平成15年度の目標：	約64%（同 約80万人増加）

①指標の現況値と数値目標

「日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合」については、平成14年度の63%を、平成19年度までに約68%とすることを中期的な目標とする。平成15年度は、全国で約64%とすることを目標とする。（図7-1）

これは、日常生活の中心となる都市¹まで30分以内で移動できるものの、安全・快適に到達できない約1,200万人のうち、5年間で約360万人、平成15年度に約80万人が安全・快適に到着できるようになることを意味する。

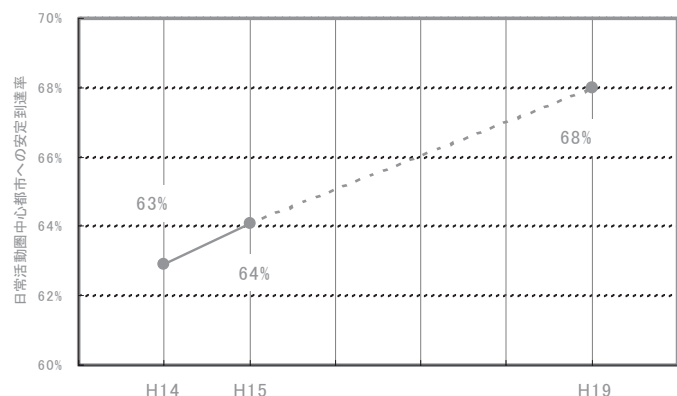


図7-1 指標の現況値と数値目標

②指標の定義、位置づけ、目標

【指標の定義・位置づけ】

本指標は、日常生活の中心となる都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合を表す。

日常生活において高いサービスを楽しむ要求が高まる中、通勤・通学、通院、買い物等の日常生活が行われる圏域が拡大しており、これに対応するため、地方公共団体では交通の安全性・快適性を確保することを目的に交通の隘路解消、トンネル・橋梁整備、現道拡幅、歩道設置等を実施している。

これらの施策の進捗を表す中間アウトカム指標として、本指標を採用したものである。

¹ 群島単位で二次生活圏を形成し、陸路で連絡する隣接二次生活圏の存在しない圏域を除く二次生活圏の中心都市(345 都市)を指す。(ただし、北海道については地方生活圏中心都市とし、首都圏・近畿圏・中部圏については対象外とする。)

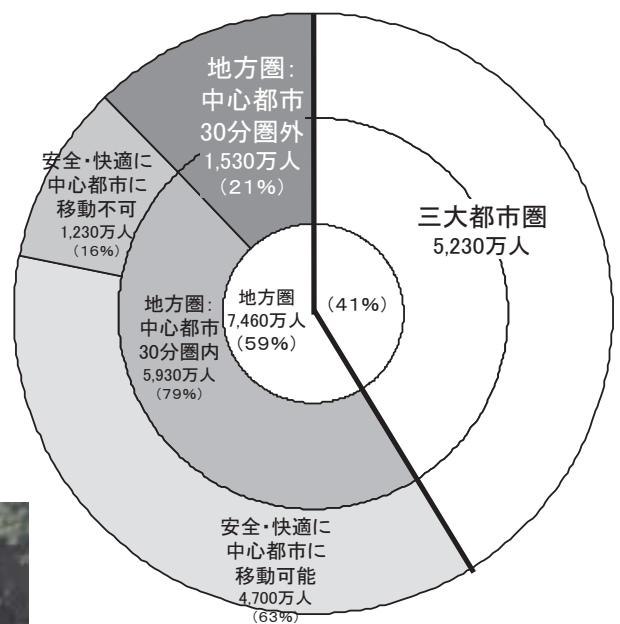
【指標の示す目標】

三大都市圏以外の地方圏では、日常生活において中心都市まで移動する際、すれ違いできない区間が依然として存在するなど移動時の安全性、快適性が損ねられている。本指標の向上は、日常生活において必要な機能を保有する中心都市まで安全・快適な移動環境を享受できる人の割合が高まることを意味する。

③指標の示す現状と問題点

1) 自動車で安全・快適に中心となる都市まで移動できない人は地方圏の人口の約2割

三大都市圏以外の地方圏には約7,500万人が居住しており、我が国の全人口の約6割にあたる。このうち、日常生活の中心となる都市まで車で安全・快適に30分以内で移動できる人口は約4,700万人と地方の人口の約6割にとどまっており、日常生活の中心となる都市まで30分以内で到着できるものの、安全・快適な走行が確保されない人口は約1,200万人と地方圏の人口の約2割にもものぼっている。(図7-2、図7-3)



出典：国土交通省資料

図7-2 自動車で安全・快適に中心となる都市まで移動できる人の割合



図7-3 安全・快適に移動できない現道の状況

2) 日常生活の中心都市に主たる交通が集中

道路の整備とモータリゼーションの成熟により、日常生活の圏域が行政圏域を越えるようになり、本指標において定義される日常生活の中心都市に主たる交通が集中するようになっている。例えば、日常生活に必要な通勤、学校、病院等は日常生活の中心となる都市にその7割程度が集中しており、その施設へアクセスする圏域は大きく広がっている。(図7-4)

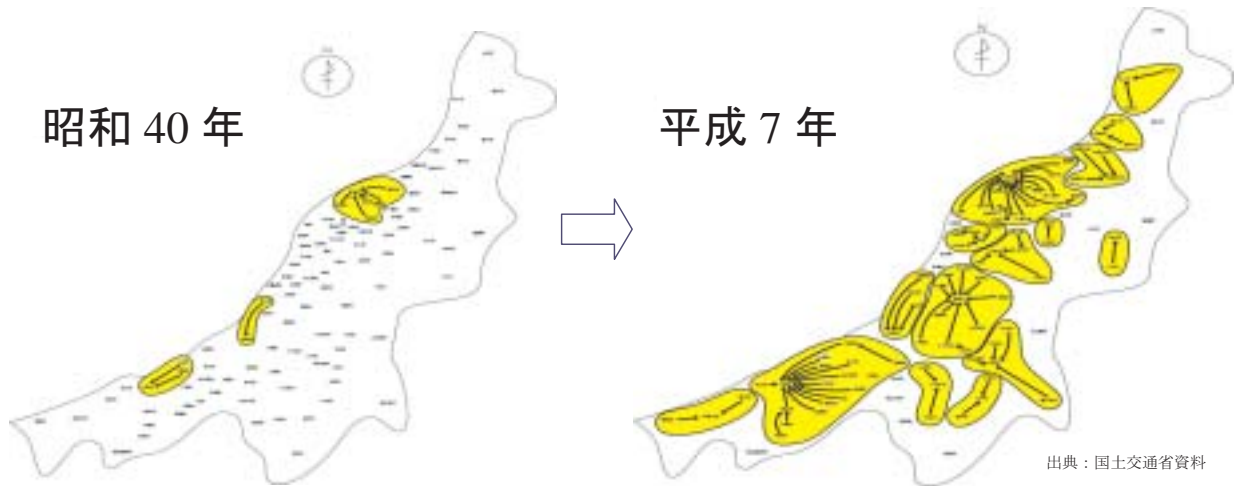
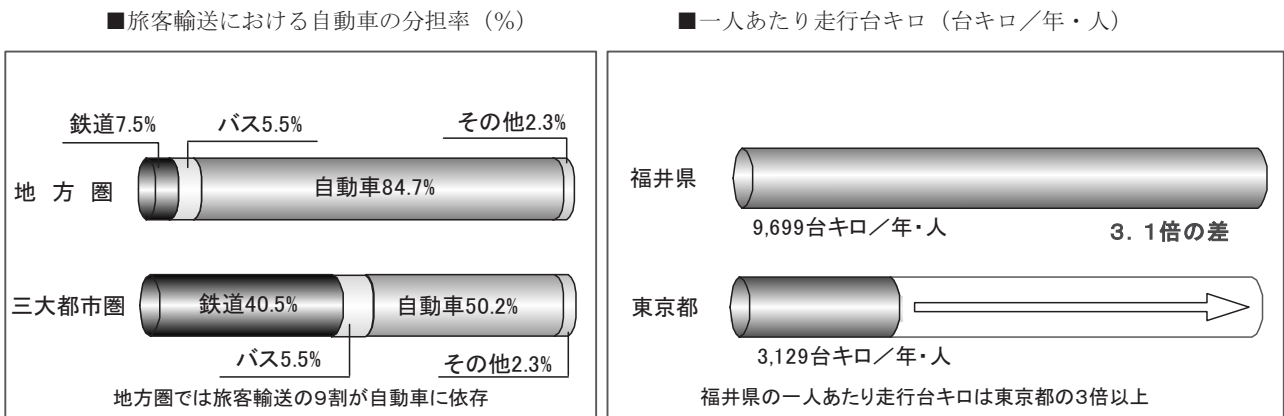


図7-4 行政圏域を超えて広がる日常生活の圏域(新潟県通勤圏域の例)

3) 地方圏における主たる移動手段は自動車

鉄道や路線バスなど公共交通機関のネットワークが弱い地方では、移動手段の85%を自動車に依存しており、地方(町村)における自動車保有率(94%)は、大都市(68%)と比較して非常に高いうえ、一人あたりの走行台キロも都市部と比較して最大3倍の差がある。日常生活において都市機能を楽しむために中心となる都市へ移動する際の渋滞や、すれ違いが困難な区間の存在は、日常的な移動の安全性や快適性を損ない、大きな影響を地方部の日常生活に与えている。(図7-5)



出典：旅客・貨物地域流動調査(平成10年度運輸省等)

図7-5 自動車に依存する地方圏の生活

④課題と講じる施策

1)地域連携に資する道路の整備

地域の主たる幹線道路である都道府県道等の道路整備は改良率で53%と低く、日常生活の中心となる都市まで安全・快適な移動を可能とする道路整備は急務である。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
幹線道路ネットワークの整備 市町村合併等地域の連携や振興に資する道路整備	日常活動圏間交流ルートの整備 市町村合併支援道路整備事業

2)コスト縮減による整備効果の早期発現

ローカルルールを導入等によるコストの縮減を図りながら、より効果的、効率的な道路整備を進め、無駄なくスピーディに質の高い道路サービスが提供できるよう努める。

【関連する施策・事業】	【関連する平成 15 年度の主な施策】
地域の実情に応じた道路整備	ローカルルールの導入 (1.5 車線の道路整備等)