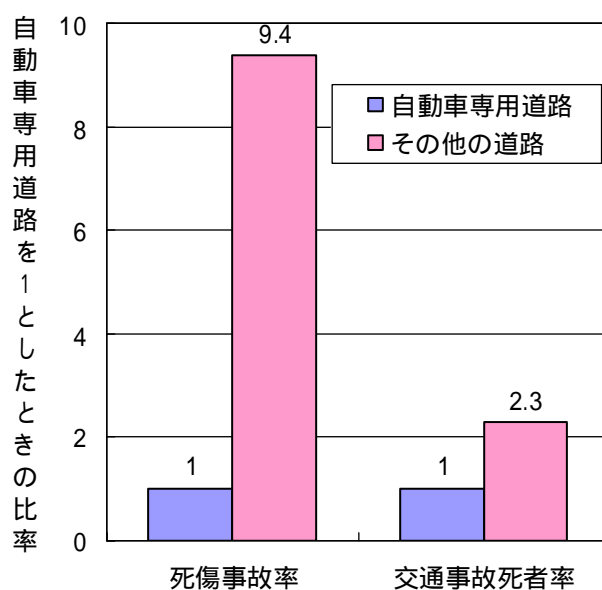


## 2 . 高速道路の利用状況

### 1 ) 機能の高い高速道路

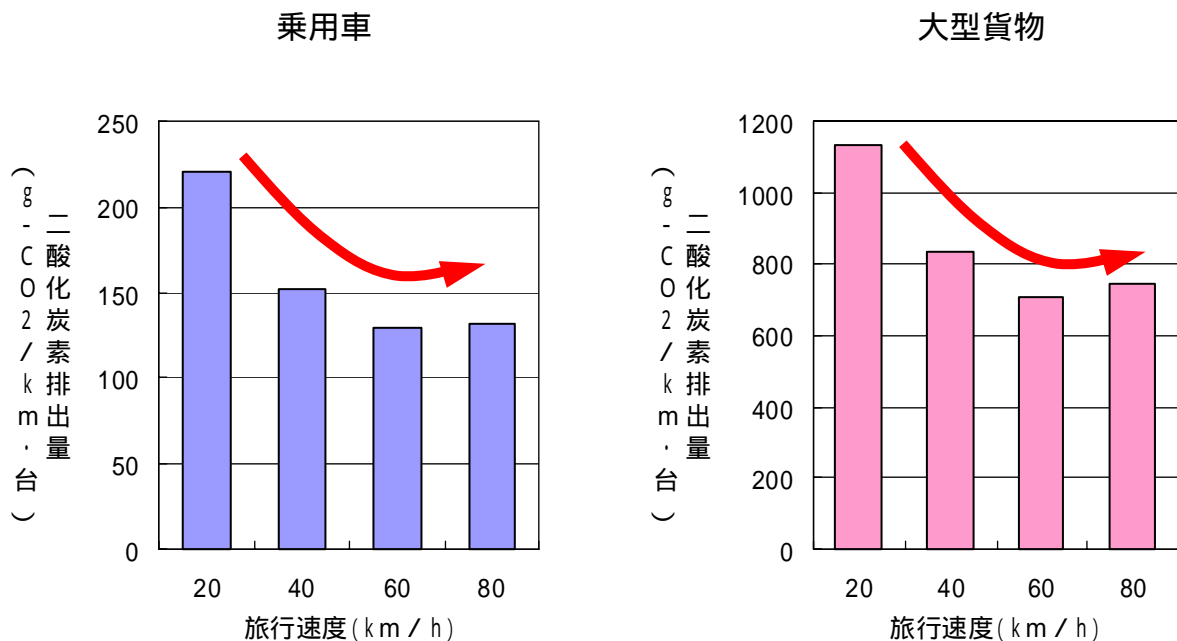
高速道路は一般道路より高い規格で整備され、高い機能を有している。具体的には、交通安全の面では、高速道路は死傷事故の発生率が一般道路の約 1 / 10である。また、環境面では、CO<sub>2</sub>排出量は混雑する一般道路を走行した場合(20km/h)に比べて約4割削減される。つまり、同じ交通の量を流すのであれば、高速道路の利用率を上げれば上げるほど交通安全や環境面でメリットが大きくなる。

また、一般道路の平均旅行速度は約34km/h、高速道路では約79km/hであり、高速道路の活用はモビリティの拡大に大きく寄与する。



出典：TURN道の新ビジョン

図 自動車専用道路と一般道路の交通事故率と死者率



出典：建設省土木研究所で作成されたCO<sub>2</sub>排出係数推計式を用いて算出

図 旅行速度と大気汚染物質出量の関係

## 2) もっと上手な利用が可能な高速道路

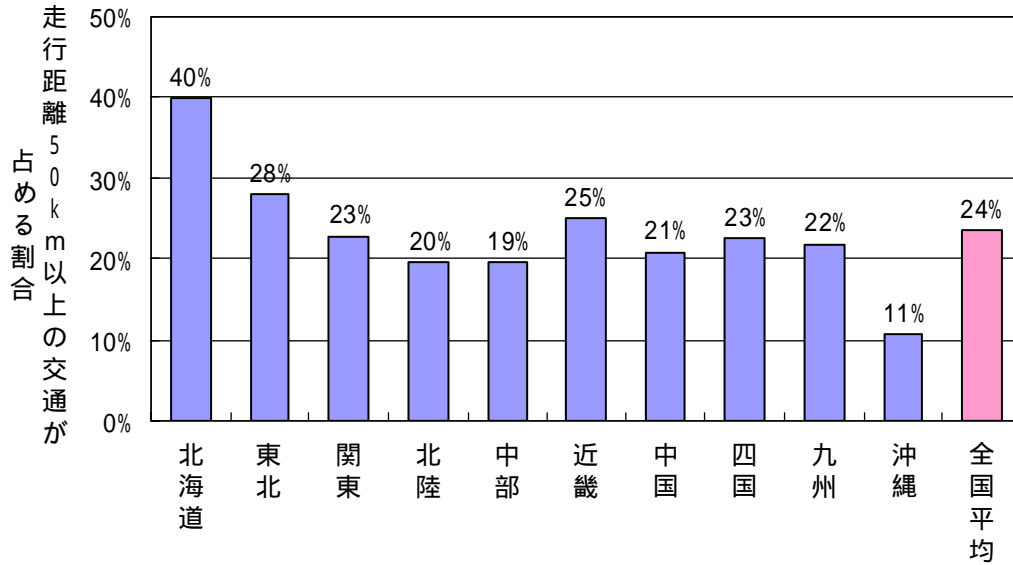
我が国の道路交通の総量（総走行台キロ）は約8,000億台キロ／年であり、1台あたり1年間に10,000km走行している状況である。

このうち約20～30%は、一度に50km以上の距離を走行している交通である。一方で、高速道路などの規格の高い道路の利用率は約13%にとどまっており、つまり本来であればハイウェイのユーザーとなるべき車両のうち、実際に利用しているものは半分となっている。

我が国の高速道路の利用率13%は、国土の広大な米国（31%）、高速道路ネットワークの充実したドイツ（30%）はおろか、英国（20%）やフランス（21%）に比べてもかなり低い水準である。

また、高速道路の利用率を経年的に見ると、高速道路の整備延長は伸びているが、それに対して高速道路の利用率は横ばいとなっている。

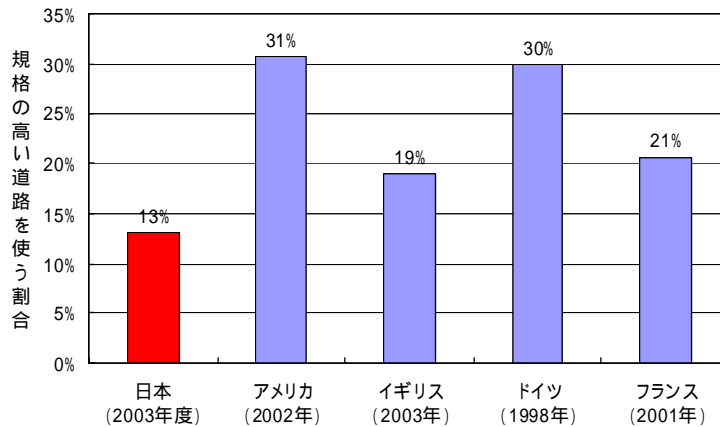
その結果、わが国では、高速道路に平行した一般道路の交通事故や渋滞、環境悪化の発生が大きな社会問題となっている。



注) 総走行台キロに占める走行距離が50km以上の車両の走行台キロの割合

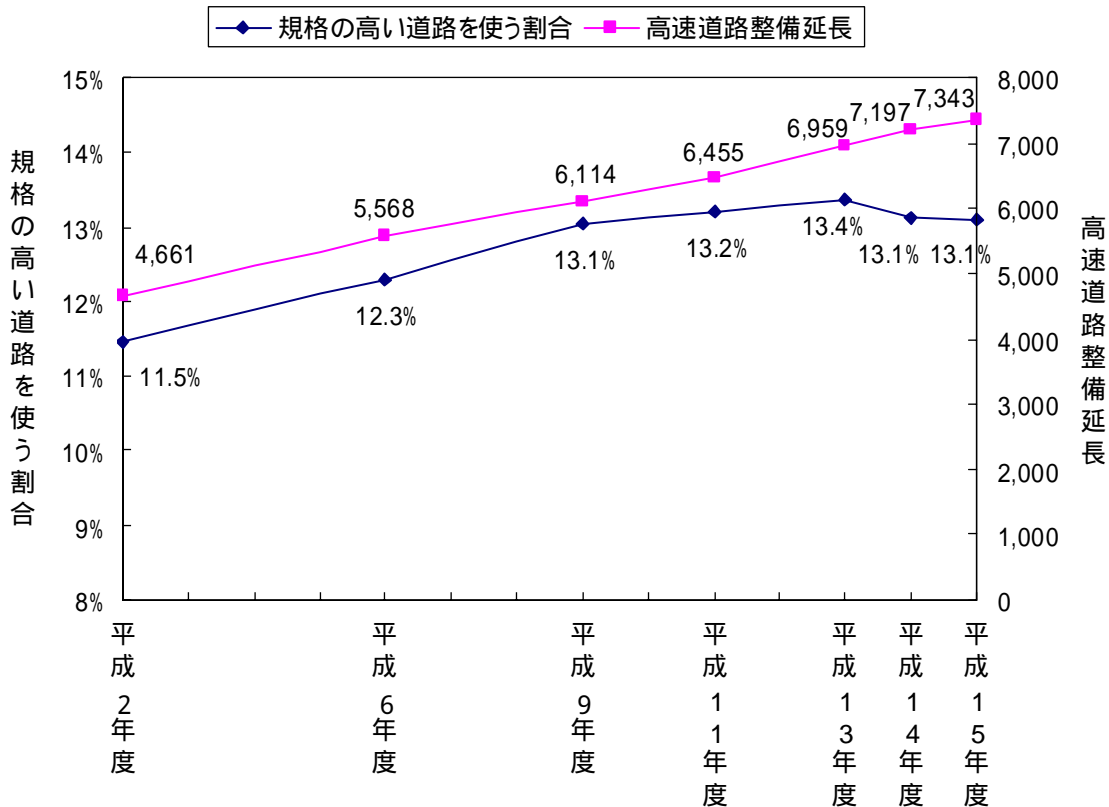
出典：平成11年度道路交通センサス 起終点調査

図 全国のブロック別トリップ特性(平日)  
(走行距離50km以上の交通が占める割合)



出典：日本：国土交通省資料、アメリカ：Highway Statistics 2002、イギリス：Transport Statistics Great Britain 2004、ドイツ：Verkehr In Zahlen、世界の統計2004、フランス：LES TRANSPORTS EN 2001

図 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較



出典：国土交通省資料、道路交通センサス、陸運統計要覧

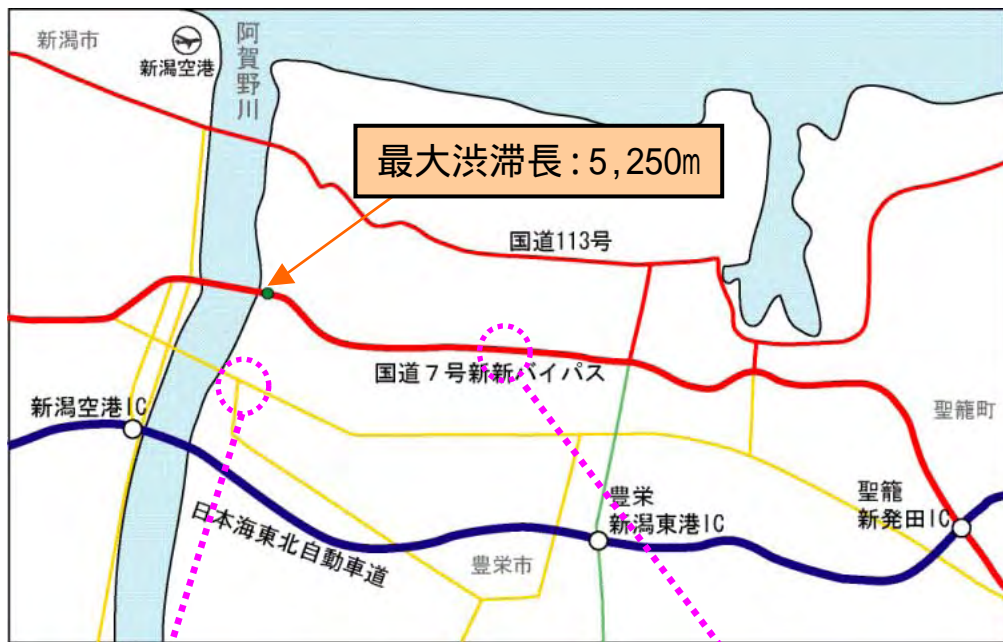
図 わが国の規格の高い道路を使う割合の推移

### 3) 高速道路が「使われない」ために起きている問題

#### 高速道路に並行する一般道路の渋滞の事例

例えば、新潟都市圏では、朝夕の通勤時間帯には信濃川、阿賀野川等を渡河する橋梁部に通勤交通が集中し、激しい渋滞が発生している。国道7号新新バイパスの渋滞を避けるため、片側一車線の国道113号や脇道にも車が入り込んでいる状況である。

なお、国道7号新新バイパスの交通量が64,200台/12h(平成15年9月25日)に対し、南部を通過する日本海東北自動車道の交通量は2,685台/日(平成15年9月平均)であり、交通容量的にはかなり余裕がある。



・市街地へ向かう橋梁部における渋滞



・国道7号新新バイパスの激しい渋滞



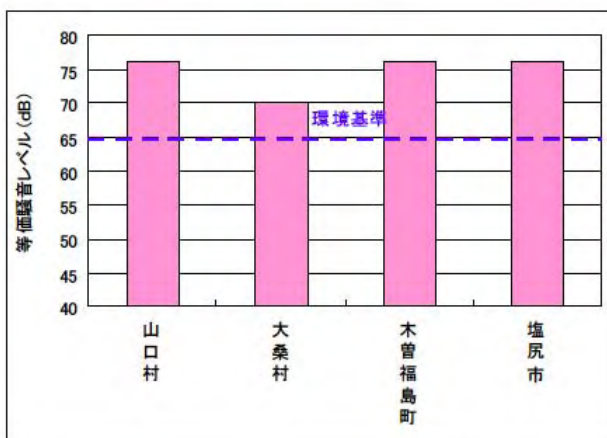
図 自動車専用道路に並行する道路の渋滞（新潟県・新潟都市圏）

## 高速道路に並行する一般道路の沿線環境・安全問題の事例

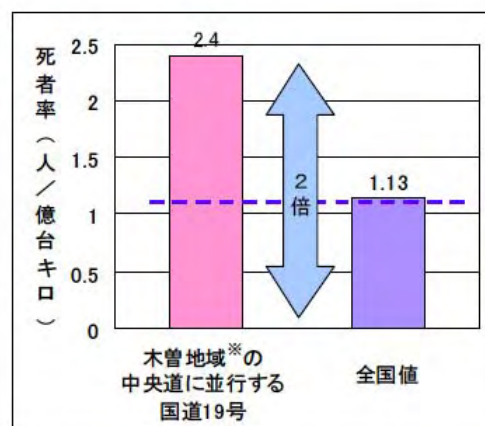
長野県の木曾地域では、中央自動車道を降りた大型トラックなどが広域幹線道路の国道19号の木曾地域を数珠繋ぎの状態で行っている。このため、木曾地域の国道19号沿線では、夜間の騒音について環境基準を越えている地区が多く、また、交通事故の死者率が、この沿線では全国平均の2倍となっている。



### ●夜間の騒音



### ●交通事故による死者率



※木曾地域は、飯田地方生活圏、諏訪伊那地方生活圏(伊那・駒ヶ根)、松本地方生活圏(木曾福島)

図 自動車専用道路に並行する道路の交通安全・環境問題(長野県・木曾地域)

## 地域活性化と高速道路利用

わが国の高規格幹線道路網は計画全体の約60%が完成し、わが国の自動車交通のモビリティは確実に伸びているものの、特に地方部では高速道路整備がモビリティ拡大に十分に活かしきれていない。

例えば、高速道路が十分に活用されているイギリスのヨークシャーと高速道路の整備や活用が十分でない山形県について平均旅行速度を比較すると、ヨークシャーが約80km/hに対し、山形県は半分の約40km/hにとどまっている。

また、国民の移動距離を諸外国と比較すると、我が国の移動距離は欧米諸国と比べ小さくなっている。

このように、豊かな生活の実現や地域の活性化を図る上で、我が国におけるモビリティの拡大は重要な課題となっている。

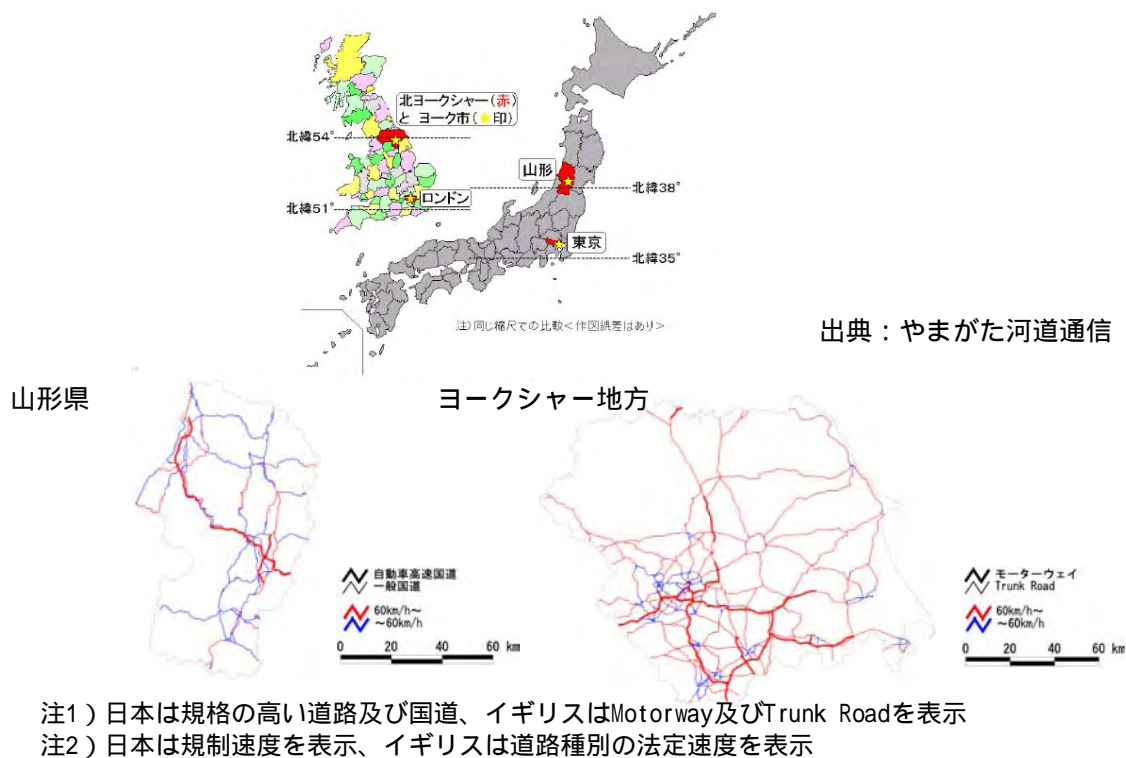


図 山形県とヨークシャー地方の規制速度の状況

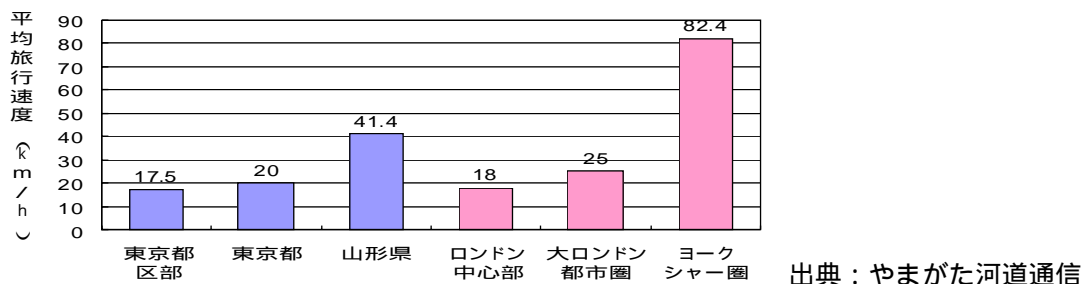
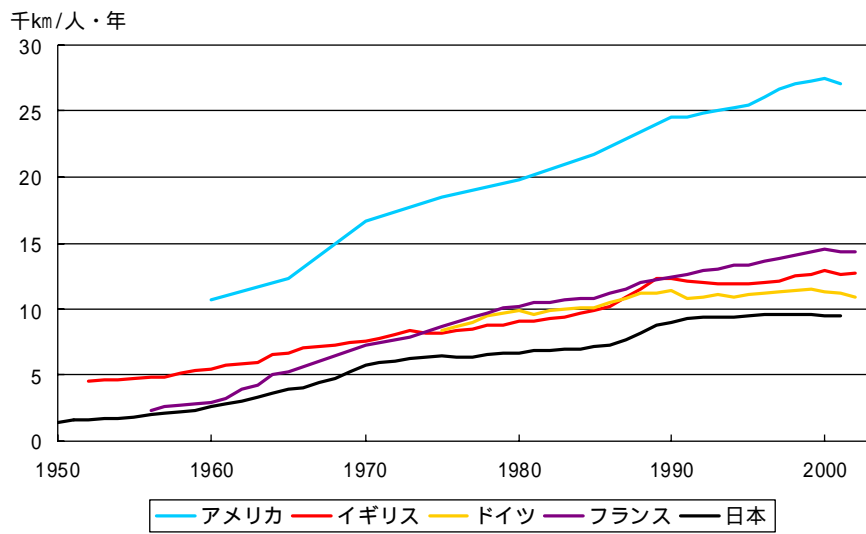
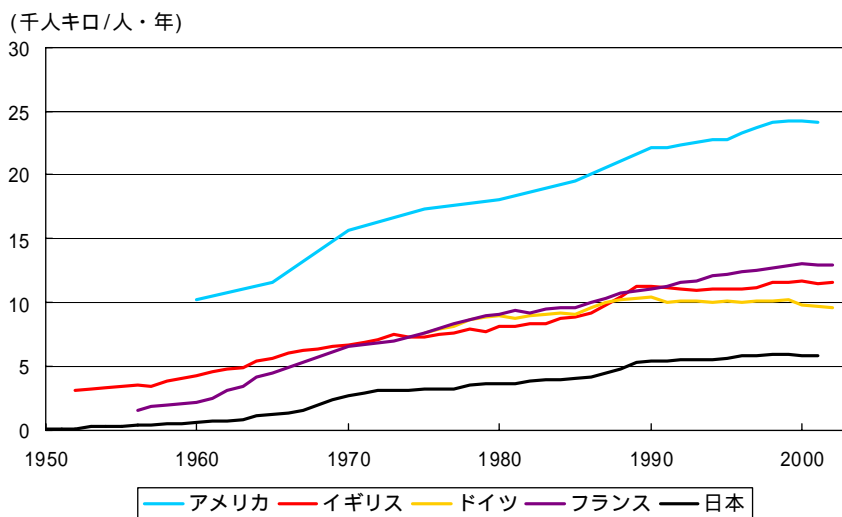


図 日本とイギリスの平均旅行速度の比較

## 全手段



## 乗用車



出典：アメリカ：Highway Statistic2001、イギリス：Transport Statistics Great Britain2002 Edition、フランス：LES TRANSPORTS EN 2001、日本：平成11年度道路交通センサス、陸運統計要覧、国土交通省資料

図 1人当たりの年間移動距離の国際比較