

(1) 指標の動向

従来のモニタリング区間は地域の取得データ量の格差の影響が大きく、全国傾向を表せていなかった。そこで平成 15 年度を基準に 1km あたり渋滞損失時間の高い順に並べ、累積渋滞損失時間の上位 6 割の区間を新モニタリング区間として再設定し、その区間の動向から全国の渋滞損失の値を計算することとした。その結果、平成 16 年度の全国値は対前年度比約 2% 減少となった。しかし、県別に対前年度比を見ると増加している県も見られた。増加している県の特長は、新規開通等が少なく渋滞緩和がはかれなかったことや、TDM 等のソフト施策の効果が十分に見られなかったことが挙げられる。また、新モニタリング区間への変更に伴い旅行速度の測定方法を変更したところ、一部で渋滞損失時間の増加が見られたことから、算出手法の精度向上が課題である。

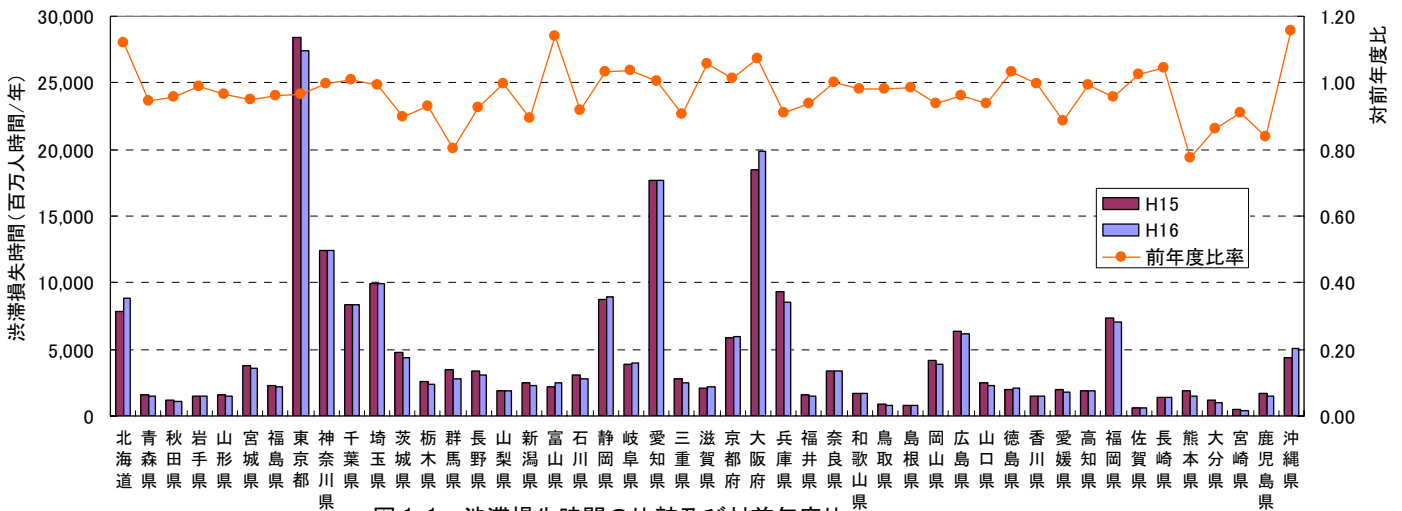


図 1-1 渋滞損失時間の比較及び対前年度比

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■ マネジメントの取組みを予算配分に反映 ～ 優先度明示方式による重点投資を実施

より効率的・効果的な渋滞施策の立案のため、平成 16 年度の業績計画で宣言していた優先度明示方式の本格実施を開始。この結果、渋滞対策が必要とされている箇所を客観的なデータに基づき、抽出を行うことが可能となった。また、平成 16 年度予算より、渋滞対策を主目的とする予算を「(目) 交通円滑化」として明確化。平成 17 年度予算配分より、優先度明示方式により抽出された渋滞の激しい箇所重点的に投資を実施し、予算配分との連携を図った。

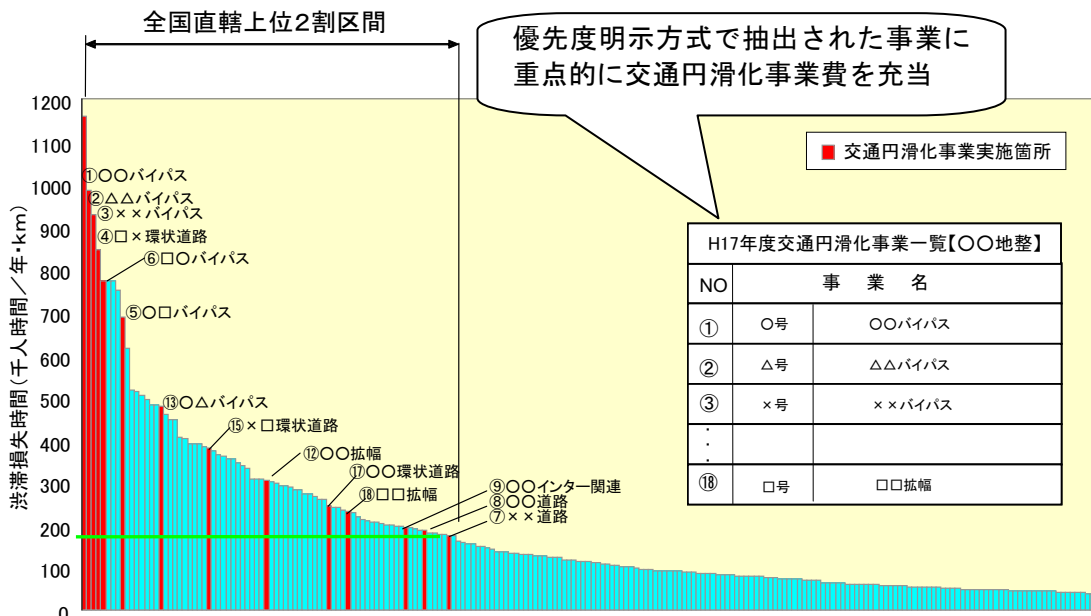


図 1-2 優先度曲線（渋滞損失の高い区間から順に並べた曲線）

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化と地域温暖化対策～】

■対策必要箇所の抽出に工夫 ～ 住民ニーズを的確に把握し、効果的な対策を実施

地域の実情に応じた重点対策区間として検討を要する区間を抽出

【九州地方整備局】

・九州では km あたり渋滞損失の上位区間に加え渋滞ポイント区間、利用者アンケート指摘区間から対策箇所を重点化する取組みを実施。

- 優先度曲線 : 渋滞損失の総量に着目する手法
- 渋滞ポイント : 渋滞損失の最大値に着目する手法
- アンケート調査 : 住民不満の高い箇所に着目する方法

■渋滞ポイントの定義

◆一般道路(DID内) … ポイント(交差点等)に起因する最大渋滞長が1,000m以上、又はポイントの最大通過時間が10分以上の箇所等

■アンケート指摘箇所

「道路を利用する立場から不満と思っている具体的な場所とその理由」についての問いに対する結果
 [不満理由] 1位:交通渋滞 2位:歩道及び路肩の狭隘について
 [不満の具体的な路線・箇所]

道路種別	特定できた路線数	延べ箇所数
高速道路等	5	13
一般国道	19	648
補助国道	49	400
県道	220	432
市町村道	181	339
計	474	1,832

[特定できた具体的な渋滞に関する不満路線・箇所]
 国道3号 黒崎駅前 国道202号 長崎駅前
 国道3号 基山町付近 国道57号 熊本東BP など

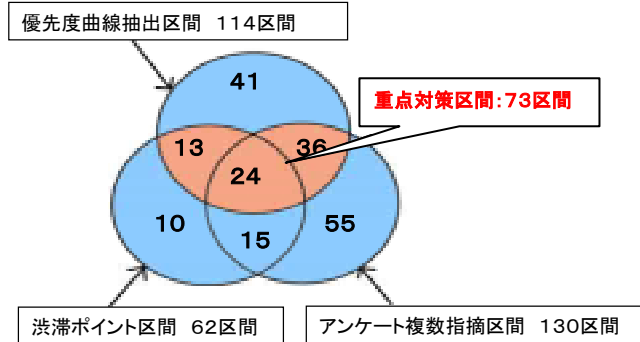


図 1-3 九州における対策必要箇所の抽出事例

■環状道路の整備効果～ 面的な渋滞緩和でCO₂削減にも大きな効果

東海環状自動車道 ～一般道から高速への転換傾向～

- ・東海環状自動車道の開通により、環状内側の交通量が大幅に減少（高速で8%減少，一般国道で1～5%減少）
- ・これまでの東海環状自動車道や名古屋都市高速道路等の自動車専用道路網整備により、全く自動車専用道路網がない場合と比較して、名古屋市内の幹線道路を走る自動車からのCO₂排出量は約10%削減される。



●コラム 東海環状自動車道が企業立地の呼び水



豊田花本工業団地(平成12年度分譲開始)では、分譲区画の約6割が平成15～16年度の2か年で立地契約。

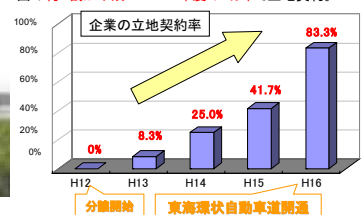


図 1-4 東海環状自動車道をはじめとする自動車専用道路網整備によるCO₂排出量の削減