

【地域を結ぶ ～物流機能の向上と地域間の連携～】

■50km 以内の短距離を走行する自動車を利用しやすい高速道路の重要性

都市を中心とする分担率の高い地域では、短距離の移動でも高速道路等を利用する割合が高い。長距離になると地方部においても高速道路等を利用する割合は高くなる傾向にある。

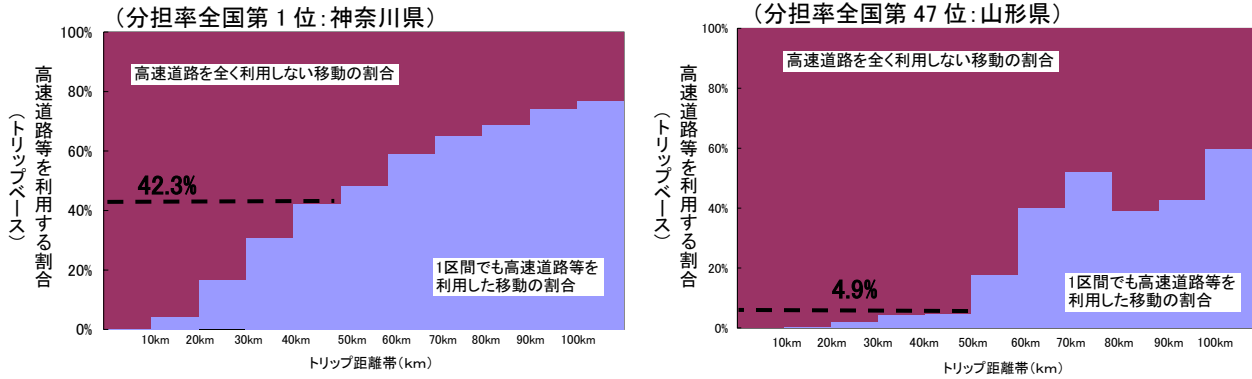


図 10-4 トリップ距離帯別高速道路等を使う割合 ※H11 交通量センサスより

■都道府県別にみた規格の高い道路を使う割合の増減

分担率の都道府県別の増減率について、平成 15 年度と平成 16 年度を比較すると、青森県、中部地方で大きく増加。

これは、新規供用区間(青森県：下北半島縦貫道路(有戸 BP、野辺地 BP)9km、愛知県・岐阜県：東海環状自動車道 73km など)が分担率の向上に寄与したものと考えられる。

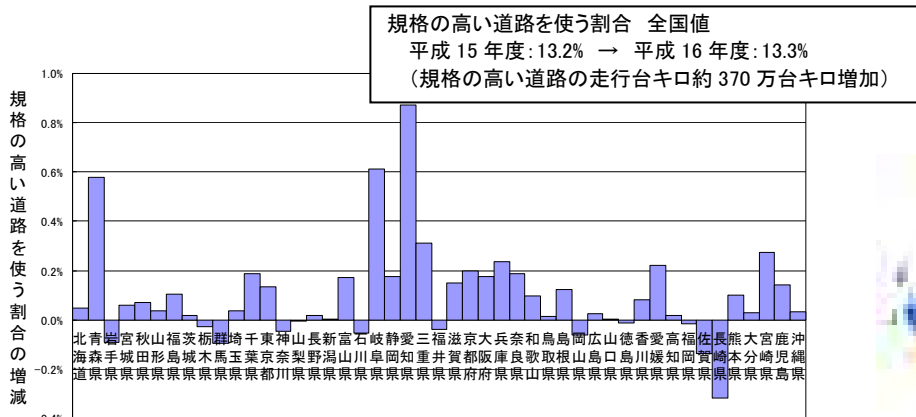


図 10-5 都道府県別の分担率の増減率(平成 15 年度→平成 16 年度)

(2) 達成度報告 (昨年度の成果)

■とぎれた高速道路を結ぶことが路線全体の利用促進に

愛知県内の伊勢湾岸自動車道では豊田 JCT～豊田南 IC 間の開通により、東名自動車道と直結。この開通により、伊勢湾岸自動車道の利便性が大きく向上し、開通後は、全線にわたり交通量が大幅に増加。(平均で約 40%増)

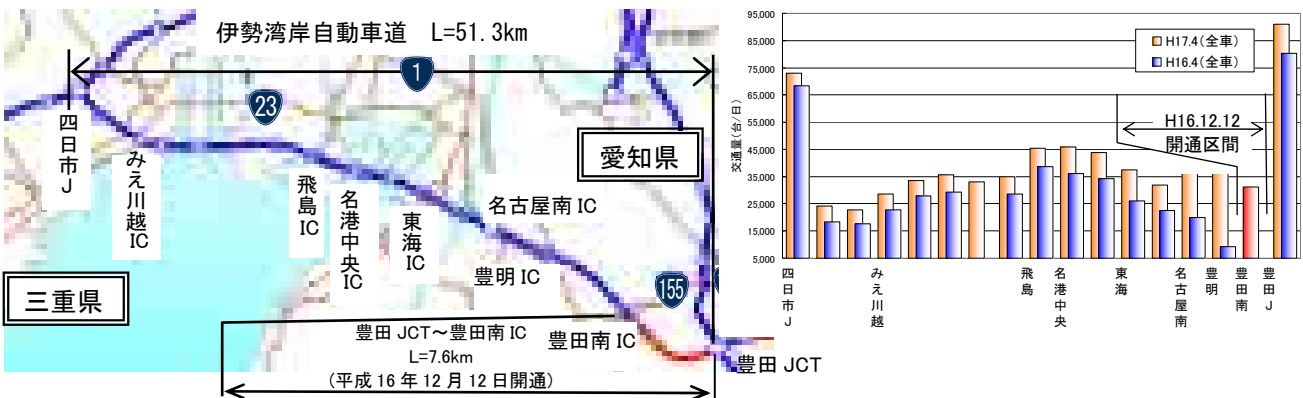


図 10-6 伊勢湾岸自動車道路 (豊田 JCT～豊田南 IC) 開通後における交通量の変化