

効果的な渋滞対策の推進

多様な機関と連携し、渋滞要因を科学的に分析することで、工夫を凝らした対策を実施。



【松山市小坂高架橋開通(平成19年2月4日)】

(1)取組みの背景と必要性

■ **全国の渋滞による損失は年間約 11 兆円。特に首都圏では全国の約 1/4 に相当する渋滞が発生**

大都市圏においては、人口、交通が集中し、激しい交通渋滞を引き起こしている。一方、地方中核都市及び地方の中心となる都市圏では、自動車分担率が依然として高く、特に朝夕のピーク時において、激しい交通渋滞が発生している。

全国で年間に発生する渋滞損失は、平成 17 年度で約 35.1 億人時間、貨幣価値換算すると約 11 兆円にも上り、環境問題、経済効率などの低下などを引き起こしている。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ **渋滞状況を示すデータから渋滞対策箇所を抽出し、効率的な渋滞対策を実施**

区間毎の渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなどの実測データに基づいて、関係機関（国、都道府県、市町村、警察など）と連携しながら、優先的な取組みが必要な主要渋滞ポイント約 2,200 箇所を抽出した。その上で、効率的・効果的な対策を立案し、重点投資することで、渋滞対策を推進した。

■ **自動車から公共交通利用への転換を推進する施策を実施**

ハード施策のみならず、公共交通機関の利用促進を図る TDM（交通需要マネジメント）施策を組み合わせることで、渋滞対策の推進を図っている。例えば、中国地方整備局では、人的ネットワークを活用し、バス路線マップや個別冊子を住民に配布することで、クルマの使い方の見直しを促し、公共交通を有効に使うことで渋滞緩和を図るモビリティ・マネジメントを実施している。

(3)業績計画(今年度の取組みと期待される成果)

■ **より利用者の実感にあった渋滞対策の推進**

渋滞対策の実施に当たっては、これまでも重点的に対策すべき箇所を抽出して行われてきているが、道路利用者へのアンケート結果を見ると、これまでの基準により選定された渋滞ポイント以外にも対策を求める箇所が多数存在することが明らかとなっている。今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくためにも、情報通信技術を活用して広域的かつ詳細（季節別、時間帯別）に得られるデータに基づき、利用者が不満と感じている箇所を幅広く抽出していく。

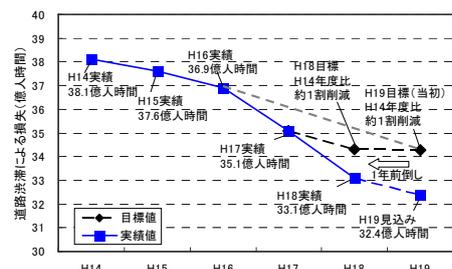
また、警察や公安委員会など、多様な関係機関と引き続き連携を取りながら、道路利用者の実感を反映した渋滞対策を推進していく。

(4)代表的な指標の動向

■ **全国の渋滞損失時間は 35.1 億人時間(平成 17 年度実績)から、33.1 億人時間(平成 18 年度実績)へと約 2 億人時間減少**

平成 18 年度において、当初目標であった平成 14 年度からの渋滞損失時間約 1 割削減を達成した。平成 19 年度以降も引き続き、渋滞損失時間の削減を目指す。

平成 14 年度実績	年間 38.1 億人時間	
平成 18 年度	実績	前年度に比べ約 6%削減し、約 33.1 億人時間まで減少
	目標	平成 14 年度比約 1 割削減(年間約 34.3 億人時間)
平成 19 年度	見込み	年間約 32.4 億人時間
	目標	平成 14 年度比約 1 割削減



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

大都市圏においては、人口、交通が集中し、激しい交通渋滞を引き起こしている。一方、地方中核都市及び地方の中心となる都市圏では、自動車分担率が60%近くに達しており、特に朝夕のピーク時において、激しい交通渋滞が発生している。その結果、渋滞による速度低下に伴い、全国で年間に発生する渋滞損失は約35.1億人時間、貨幣価値換算すると約11兆円に上っており、特に首都圏においては全国の渋滞損失時間の約1/4が集中している。また、全国には約2,200箇所 of 主要渋滞ポイントが存在し、日常生活の移動の支障となっている。

また、内閣府が実施した「道路に関する世論調査」(平成18年7月調査)においても、前回調査(平成13年1月)に続き、ユーザーが道路行政に求める内容として「渋滞対策」が第3位(前回同2位)となるなど、ニーズは大きい。

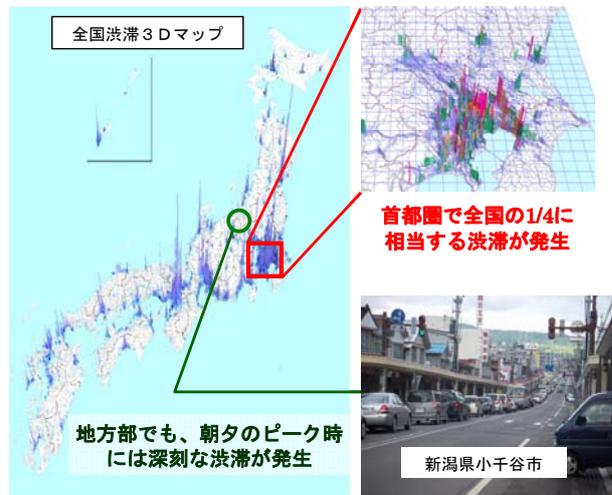


図 2-1 全国に存在する渋滞問題

(2) 達成度報告(昨年度の取組みと成果)

■ 実測データに基づき、関係機関と連携しながら優先的な取組みが必要な箇所を抽出

関東地方整備局では、渋滞データの分析、委員会での審議、住民アンケートにより、問題の最も大きい箇所を抽出し、重点的な対策を実施した。

客観的なデータと住民意見を組合わせて、効率的な事業を実施(茨城県の例)

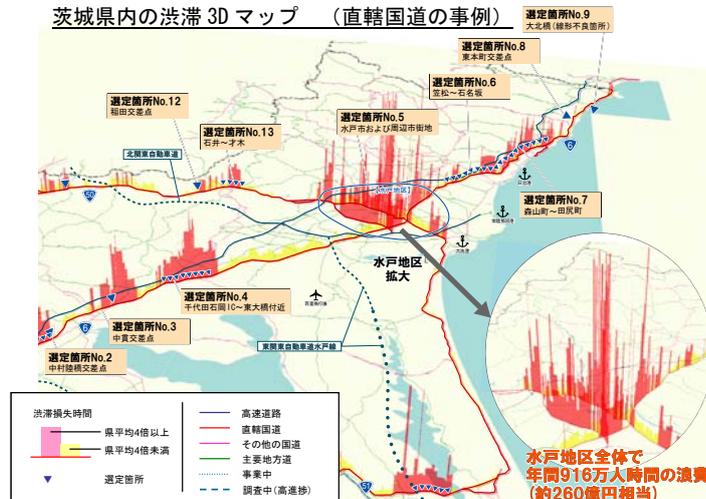
【現状】

人口千人当たり乗用車保有台数が全国4位、また、旅客輸送に占める自動車の比率も約9割と高く、自動車は生活に欠かせない移動手段となっている。

【取組み】

- ・茨城県では、渋滞データの分析、委員会(茨城県道路移動性(モビリティ)向上委員会)での審議、県民アンケートにより、問題の大きい箇所を厳選し、対策を進める取組みを実施した。
- ・渋滞の問題が最も大きい29箇所を厳選し、事業計画を立案した。

茨城県内の渋滞3Dマップ(直轄国道の事例)



●移動性が阻害されている箇所

移動性阻害箇所抽出の考え方

利用者	移動性阻害要因	内容
自動車(人の移動) (モノの移動)	渋滞	交通混雑による速度低下 終日混雑している箇所 ・ピーク時の混雑がひどい箇所 ・道路交差点の混雑地点常連箇所
	走りにくさ	小幅員、小カーブ、見通し悪い(山岳地等の地形条件に起因も含む) 交差点の形状が悪い

● 渋滞
● 走りにくさ

委員会(※)の審議と県民アンケートから移動性阻害箇所を29箇所厳選
※ 茨城県道路移動性(モビリティ)向上委員会

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

■ コミュニケーション活動により、自動車から公共交通利用への転換を実施

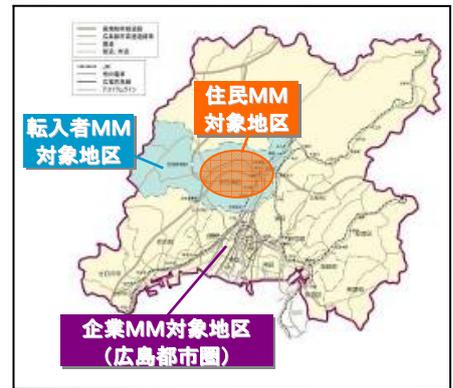
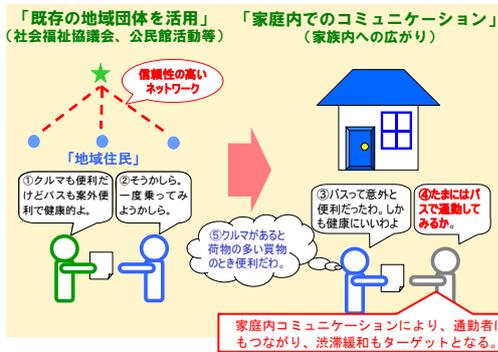
中国地方整備局では、クルマの使い方を見直し、公共交通を有効に使うことで、渋滞緩和や CO₂ 排出の削減、健康増進を図るプロジェクトを実施した。また、平成 18 年度は、住民、転入者、企業を対象としてバス路線マップや冊子を配布するなどしたモビリティ・マネジメントを実施した。

自動車利用から公共交通機関の利用促進 ～広島都市圏における取組み～

【これまでの取組み】

- 国土交通省と広島大学など関係者からなる「広島都市圏モビリティ・マネジメント検討会」を組織し、平成 17 年 10 月に「クルマと公共交通のかしこい使い方を考えるプロジェクト広島」を発足した。
- 広島市における朝夕の慢性的な渋滞などの様々な交通問題を改善していくために、市民ひとり一人に「クルマ（自家用車）以外の交通手段」についてよく知ってもらい、改めてクルマの使い方を考えていただくことを目的とした「モビリティ・マネジメント（MM）」を行った。

既存の人的ネットワークによる、地域全体への広がり



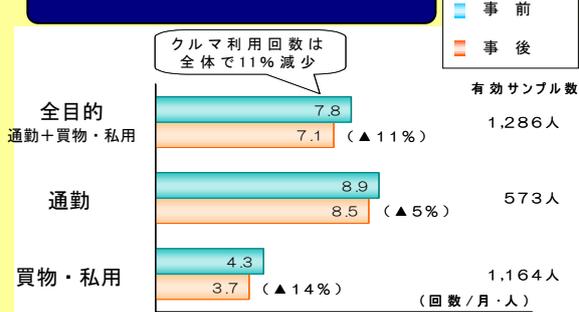
【平成18年度 共通冊子・アンケートを配布することでモビリティ・マネジメントを実施】

- ひとり一人にクルマ利用について考えてもらうため、クルマ以外の交通手段に関する情報を個人毎に提供し、自発的に行動の変容を促すことで、クルマ利用からの転換を促す。
- 平成 18 年度は、住民、転入者、企業を対象にモビリティ・マネジメントを実施した。
 - 住民を対象としたモビリティ・マネジメント 平成17年度に実施した地区へのフォローアップを行うとともに、対象地区を拡大。
 - 転入者を対象としたモビリティ・マネジメント 安佐南区役所を窓口とした転入者MMを実施。
 - 企業を対象としたモビリティ・マネジメント 「ノーマイカーデーひろしま」と連携し、当該モニターを対象としたMMを実施。
- 上記の結果、1ヶ月当たりクルマ利用回数が全体で約 11%減少し、渋滞緩和の効果が見られた。

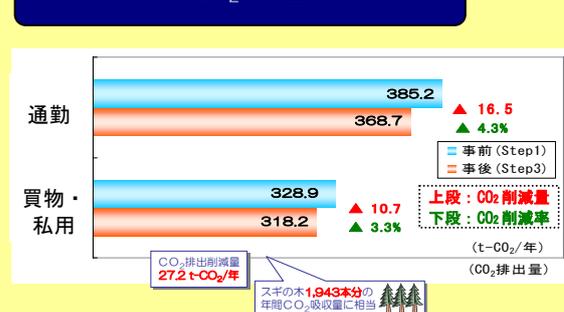


各個人に配布し、クルマ以外の交通手段への転換を促す

1ヶ月当たりのクルマ利用回数の変化



環境改善効果 (CO₂ 排出量の削減効果)



(3) 業績計画（今年度の取組みと期待される成果）

■ より利用者の実感にあった渋滞対策の推進

渋滞対策の実施にあたっては、これまでも重点的に対策すべき箇所を抽出して行われてきているが、道路利用者へのアンケート結果を見ると、これまでの基準により選定されてきた渋滞ポイント以外にも対策を求める箇所が多数存在することが明らかとなっている。これは道路管理者が抽出している渋滞ポイントが、利用者が不満と感じている渋滞箇所を必ずしも網羅できている訳ではないということを示している。今後、より利用者の実感にあった渋滞対策を進めていくため、情報通信技術を活用して広域のかつ詳細に得られる客観的なデータに基づいて渋滞問題が深刻な箇所を幅広く抽出し、その中から重点的に対策を行う箇所を選定していく。

また、警察や公安委員会など、多様な関係機関との合同協議を実施するなど、引き続き連携を図りながら、道路利用者の実感を反映した渋滞対策を推進していく。

地域の道路事情に精通している自動車ユーザーへのアンケート調査

【概要】

・日本自動車連盟（JAF）において、国土交通省が抽出した主要渋滞ポイントを基にしたアンケート調査を平成18年2～3月に実施し、調査結果を平成18年9月に公表した。

【調査内容】

- 1) 主要渋滞ポイントのランク付け
- 2) 主要渋滞ポイント以外における交通渋滞や混雑のひどい箇所の自由記述

【調査対象】

・地域の道路事情に精通していると思われるJAFロードサービス職員等 6,654名（有効数 6,176名）を対象

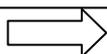
【調査結果】

- 1) 都道府県毎に、渋滞がひどく、早急に改善が必要な箇所を10箇所ランキングした。
- 2) 自由記述により、交通渋滞や混雑のひどい箇所を抽出してもらったところ、新たに2,207箇所が挙げられた。

県警と渋滞対策を現地で協議し早期対策を実施

【県警との合同現地協議の実施】

- ・福岡市の御島橋交差点（国道3号）は、都市高速の橋脚がそばにあるために右折レーンが不足し、直進阻害を起こしている。その結果、朝夕の時間帯に最大渋滞長が3,400mに達しており、早急な渋滞対策が必要である。
- ・今回、道路管理者と公安委員会との合同立ち会いによる現地協議を行い、互いの観点から問題点及び計画案の改善点等を共有・認識し、早期の対応を講じることができた。



現地での合同協議実施により、約5ヶ月の協議期間短縮が実現



【5カ年の達成見込みについて】

○平成19年度目標：平成14年度比約1割削減 ← 平成19年度見込み：年間約32.4億人時間

5カ年の目標（平成14年度からの渋滞損失時間約1割削減）は、1年前倒しの平成18年度で達成することができた。これは、区間毎の渋滞損失時間や主要渋滞ポイントなどの実測データに基づいて優先的に渋滞対策に取り組むべき箇所を抽出し、効率的・効果的な渋滞対策を推進してきたことなどがその要因であると考えられる。

平成19年度以降も引き続き、渋滞損失時間の削減のために効果的な渋滞対策を進めていく。

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

(4) バックデータ

■ 指標の動向

渋滞モニタリング区間における平成 18 年度の渋滞損失時間は、対前年度比で約 5.7%減少し、全国の渋滞損失時間は 35.1 億人時間（平成 17 年度実績）から 33.1 億人時間（平成 18 年度実績）へと、2.0 億人時間（約 6,000 億円/年）減少した。

削減時間が大きい理由としては、多様な機関と連携し、ポイントを絞った渋滞対策を実施している箇所が増えていることや、TDM 施策による公共交通への転換や違法駐車を取り締まり強化などのソフト施策の実施によるものと考えられる。一方、県別に見てみると、渋滞損失時間が増加している県も見られた。増加している県の特徴としては、新規供用箇所が少なく渋滞緩和が図れなかったことや、大型商業施設の沿道立地に伴う速度低下の影響などが挙げられる。

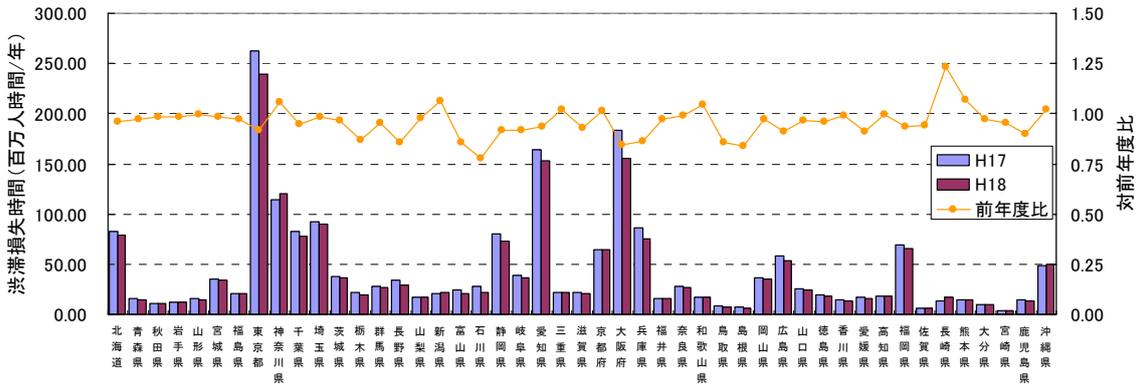


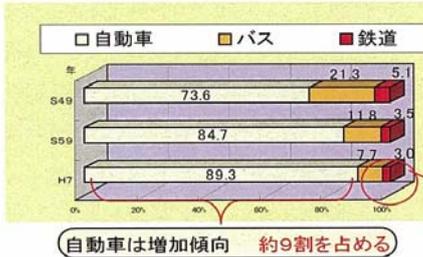
図 2-2 渋滞損失時間の比較及び対前年度比（渋滞モニタリング区間）

金沢外環状道路供用開始による渋滞緩和

【金沢外環状道路の全線供用に伴い、金沢都市圏全体の渋滞損失が大幅に減少】

- ・金沢の都市交通の課題：①都心部に交通が集中する都市構造、②移動手段の約9割が自動車
- ・金沢外環状道路の3区間同時供用開始（平成18年4月15日）により、ミッシングリンクが解消
- ・都心通過交通が減少し、金沢都市圏全体の渋滞損失が大幅に減少

金沢都市圏における移動手段の分担率



平成 18 年 4 月 15 日、金沢外環状道路(山側幹線)延長約 26.4km のうち残り 3 区間 8.3km が同時供用開始、ミッシングリンクが解消された。

公共交通は減少傾向
計 10.7%



金沢都市圏全体の渋滞損失が大幅に減少

金沢都市圏全体の渋滞損失時間
→ 583万人時間/年 減少



【都道府県別総損失時間】

ポイント：①道路1kmあたりの渋滞損失時間→三大都市圏に集中している。

②人口あたりの渋滞損失時間→岐阜県、山梨県など、三大都市圏隣接地域や宮城県、沖縄県など地方圏でも深刻な状況である。

■ 上位5位 ■ 下位5位

区分	都道府県道以上 渋滞損失時間 (H14)	道路1kmあたり	人口あたり	走行台キロあたり	自動車保有 台数あたり	
単位	万人時間/年	千人時間/年・km	時間/年	人時間/千台キロ	人時間/台・年	
全国	380,796	20.3	30.0	6.9	52.1	
都道府県	北海道	13,422 (8)	7.3 (43)	23.6 (40)	4.6 (37)	38.5 (38)
	青森県	3,862 (31)	10.2 (35)	26.2 (34)	5.6 (22)	40.5 (35)
	秋田県	3,318 (34)	8.6 (38)	27.9 (26)	4.8 (32)	41.9 (32)
	岩手県	2,941 (40)	6.0 (47)	20.8 (42)	3.1 (47)	31.6 (45)
	山形県	4,048 (28)	11.1 (31)	32.5 (15)	5.2 (27)	46.1 (23)
	宮城県	13,000 (10)	36.2 (8)	② 55.0 (2)	11.4 (3)	89.0 (1)
	福島県	5,040 (25)	8.0 (40)	23.7 (39)	3.9 (42)	34.4 (43)
	東京都	36,910 (1)	① 136.7 (1)	30.6 (22)	14.0 (1)	88.6 (2)
	神奈川県	17,018 (5)	① 76.0 (3)	20.0 (45)	9.0 (8)	46.8 (21)
	千葉県	15,543 (7)	40.5 (7)	26.2 (33)	7.9 (11)	49.1 (14)
	埼玉県	18,673 (4)	① 53.5 (4)	26.9 (29)	8.3 (9)	52.0 (12)
	茨城県	9,718 (14)	21.3 (13)	32.5 (14)	5.5 (24)	43.9 (25)
	栃木県	6,154 (20)	16.3 (20)	30.7 (20)	4.9 (29)	41.6 (34)
	群馬県	7,543 (16)	21.3 (14)	37.3 (11)	6.5 (17)	47.0 (20)
	長野県	8,373 (15)	14.2 (24)	37.8 (9)	6.1 (19)	48.0 (16)
	山梨県	4,194 (27)	20.2 (16)	② 47.2 (3)	7.0 (13)	62.0 (8)
	新潟県	7,258 (18)	10.4 (34)	29.3 (25)	4.7 (33)	43.2 (27)
	富山県	3,899 (30)	14.3 (23)	34.8 (12)	5.8 (21)	47.1 (19)
	石川県	5,328 (23)	20.8 (15)	② 45.1 (5)	7.9 (12)	65.4 (7)
	静岡県	15,737 (6)	34.4 (9)	41.8 (6)	8.2 (10)	61.4 (9)
	岐阜県	12,711 (11)	26.6 (12)	② 60.3 (1)	9.5 (7)	82.6 (3)
	愛知県	27,501 (2)	① 49.2 (5)	39.0 (8)	9.5 (6)	60.2 (10)
	三重県	5,796 (21)	14.7 (22)	31.2 (17)	4.9 (30)	43.4 (26)
	滋賀県	4,209 (26)	16.6 (19)	31.3 (16)	4.7 (34)	48.2 (15)
	京都府	9,945 (13)	32.1 (10)	37.6 (10)	11.9 (2)	78.3 (4)
	大阪府	26,969 (3)	① 107.7 (2)	30.6 (21)	11.3 (4)	75.7 (5)
	兵庫県	10,297 (12)	16.9 (18)	18.6 (47)	4.6 (36)	37.7 (39)
	福井県	2,527 (43)	10.6 (33)	30.5 (23)	4.5 (38)	41.6 (33)
	奈良県	3,720 (33)	17.5 (17)	25.8 (35)	7.0 (14)	48.0 (17)
	和歌山県	3,314 (35)	11.3 (30)	31.0 (18)	6.4 (18)	47.5 (18)
	鳥取県	1,571 (47)	7.2 (44)	25.6 (36)	3.8 (44)	36.3 (41)
	島根県	2,233 (46)	6.4 (46)	29.3 (24)	4.5 (39)	43.2 (28)
	岡山県	5,348 (22)	11.0 (32)	27.4 (27)	4.6 (35)	39.0 (37)
	広島県	7,286 (17)	13.7 (25)	25.3 (37)	5.3 (25)	42.9 (29)
	山口県	3,106 (38)	7.6 (42)	20.3 (44)	3.2 (46)	31.1 (46)
	徳島県	3,311 (36)	13.4 (26)	40.2 (7)	6.8 (15)	57.1 (11)
	香川県	3,155 (37)	15.9 (21)	30.8 (19)	5.5 (23)	44.9 (24)
	愛媛県	3,943 (29)	9.6 (36)	26.4 (32)	5.2 (26)	42.1 (31)
	高知県	2,771 (42)	8.7 (37)	34.0 (13)	6.0 (20)	51.6 (13)
	福岡県	13,363 (9)	27.9 (11)	26.6 (31)	6.6 (16)	46.3 (22)
	佐賀県	2,348 (44)	12.2 (27)	26.8 (30)	4.0 (41)	39.6 (36)
	長崎県	3,097 (39)	11.8 (28)	20.4 (43)	4.9 (31)	36.5 (40)
	熊本県	5,088 (24)	11.6 (29)	27.4 (28)	5.2 (28)	42.3 (30)
	大分県	2,898 (41)	8.1 (39)	23.7 (38)	3.8 (43)	35.5 (42)
	宮崎県	2,316 (45)	7.2 (45)	19.8 (46)	3.6 (45)	27.6 (47)
	鹿児島県	3,815 (32)	7.8 (41)	21.4 (41)	4.4 (40)	31.6 (44)
	沖縄県	6,182 (19)	41.2 (6)	② 46.9 (4)	10.6 (5)	75.1 (6)

※ 単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※ 括弧内は順位、網掛けは上位・下位それぞれ5位以内の都道府県を表す。

※ 渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」(平成11年度)及び国土交通省調査(旅行速度:平成13年度、走行台キロ:平成14年度)に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値。

※ 道路延長は平成11年度末現在(一般都道府県道以上)の値。

※ 人口は、総務省「国勢調査報告」(平成12年)に基づく。

※ 自動車保有台数は、日本自動車工業会「自動車統計月報2002年6月」に基づく。

【Ⅱ. 地域の自立と競争力の強化】

【都道府県別の渋滞損失時間】

■ 上位5位 ■ 下位5位

区分	モニタリング 区間延長	都道府県道 以上総延長	都道府県道以上総延長 に対するモニタリング 区間延長の割合	モニタリング区間 渋滞損失時間 (H17)	モニタリング区間 渋滞損失時間 (H18)	対前年度比 (H18/H17)	
単位	km	km	(%)	万人時間/年	万人時間/年		
全国	10,701	190,607	5.6%	205,872	193,722	0.94	
都 道 府 県	北海道	329.5 (10)	18,776 (1)	1.8% (41)	8,287 (7)	7,943 (6)	0.96 (23)
	青森県	91.3 (35)	3,963 (19)	2.3% (36)	1,531 (35)	1,487 (38)	0.97 (27)
	秋田県	64.5 (42)	3,906 (20)	1.7% (43)	1,120 (42)	1,099 (42)	0.98 (32)
	岩手県	67.7 (41)	4,925 (10)	1.4% (46)	1,252 (41)	1,233 (41)	0.98 (35)
	山形県	85.1 (37)	3,773 (23)	2.3% (37)	1,521 (36)	1,517 (36)	1.00 (39)
	宮城県	194.7 (16)	3,603 (24)	5.4% (14)	3,472 (17)	3,415 (17)	0.98 (34)
	福島県	112.1 (29)	6,426 (3)	1.7% (42)	2,085 (27)	2,026 (27)	0.97 (28)
	東京都	1002.9 (1)	2,685 (34)	37.3% (1)	26,203 (1)	23,967 (1)	0.91 (12)
	神奈川県	621.4 (4)	2,267 (41)	27.4% (3)	11,397 (4)	12,010 (4)	1.05 (44)
	千葉県	480.3 (7)	3,902 (21)	12.3% (6)	8,199 (8)	7,758 (7)	0.95 (19)
	埼玉県	558.0 (5)	3,547 (27)	15.7% (4)	9,198 (5)	9,038 (5)	0.98 (33)
	茨城県	288.0 (11)	4,661 (13)	6.2% (13)	3,783 (15)	3,647 (14)	0.96 (24)
	栃木県	137.9 (23)	3,854 (22)	3.6% (29)	2,235 (24)	1,938 (28)	0.87 (8)
	群馬県	189.6 (18)	3,591 (25)	5.3% (16)	2,792 (19)	2,665 (20)	0.95 (21)
	長野県	211.6 (15)	5,879 (5)	3.6% (28)	3,341 (18)	2,866 (18)	0.86 (6)
	山梨県	115.3 (27)	2,157 (44)	5.3% (15)	1,755 (31)	1,713 (32)	0.98 (31)
	新潟県	187.7 (20)	7,052 (2)	2.7% (33)	2,025 (28)	2,156 (23)	1.06 (45)
	富山県	113.5 (28)	2,787 (33)	4.1% (23)	2,401 (23)	2,056 (26)	0.86 (5)
	石川県	105.2 (31)	2,572 (36)	4.1% (21)	2,763 (20)	2,148 (24)	0.78 (1)
	静岡県	471.5 (8)	4,604 (14)	10.2% (8)	7,979 (9)	7,322 (9)	0.92 (13)
	岐阜県	216.6 (14)	4,932 (8)	4.4% (19)	3,903 (14)	3,583 (15)	0.92 (14)
	愛知県	761.9 (3)	5,720 (6)	13.3% (5)	16,427 (3)	15,339 (3)	0.93 (16)
	三重県	157.2 (22)	4,019 (18)	3.9% (24)	2,192 (26)	2,237 (22)	1.02 (42)
	滋賀県	129.9 (25)	2,537 (39)	5.1% (17)	2,211 (25)	2,060 (25)	0.93 (15)
	京都府	257.8 (13)	3,152 (31)	8.2% (11)	6,400 (11)	6,474 (11)	1.01 (40)
	大阪府	801.8 (2)	2,546 (38)	31.5% (2)	18,344 (2)	15,494 (2)	0.84 (3)
	兵庫県	515.4 (6)	6,119 (4)	8.4% (10)	8,668 (6)	7,493 (8)	0.86 (7)
	福井県	91.4 (34)	2,431 (40)	3.8% (26)	1,596 (34)	1,555 (35)	0.97 (30)
	奈良県	185.9 (21)	2,168 (43)	8.6% (9)	2,745 (21)	2,721 (19)	0.99 (37)
	和歌山県	105.4 (30)	2,899 (32)	3.6% (27)	1,640 (33)	1,714 (31)	1.05 (43)
	鳥取県	44.4 (46)	2,199 (42)	2.0% (39)	824 (44)	704 (44)	0.85 (4)
	島根県	50.2 (44)	3,511 (28)	1.4% (45)	717 (45)	601 (45)	0.84 (2)
	岡山県	188.8 (19)	4,890 (11)	3.9% (25)	3,643 (16)	3,542 (16)	0.97 (29)
	広島県	265.3 (12)	5,389 (7)	4.9% (18)	5,864 (12)	5,355 (12)	0.91 (11)
	山口県	130.3 (24)	4,124 (17)	3.2% (30)	2,523 (22)	2,438 (21)	0.97 (25)
	徳島県	104.7 (32)	2,558 (37)	4.1% (20)	1,937 (29)	1,854 (29)	0.96 (22)
	香川県	82.8 (38)	2,025 (45)	4.1% (22)	1,399 (38)	1,381 (39)	0.99 (36)
	愛媛県	125.2 (26)	4,150 (16)	3.0% (31)	1,726 (32)	1,570 (34)	0.91 (10)
	高知県	93.1 (33)	3,225 (30)	2.9% (32)	1,797 (30)	1,791 (30)	1.00 (38)
	福岡県	395.2 (9)	4,844 (12)	8.2% (12)	6,942 (10)	6,500 (10)	0.94 (17)
	佐賀県	49.0 (45)	1,916 (46)	2.6% (34)	600 (46)	566 (46)	0.94 (18)
	長崎県	64.1 (43)	2,661 (35)	2.4% (35)	1,365 (40)	1,682 (33)	1.23 (47)
	熊本県	88.8 (36)	4,265 (15)	2.1% (38)	1,398 (39)	1,495 (37)	1.07 (46)
	大分県	69.8 (40)	3,583 (26)	1.9% (40)	974 (43)	946 (43)	0.97 (26)
	宮崎県	24.8 (47)	3,280 (29)	0.8% (47)	399 (47)	380 (47)	0.95 (20)
	鹿児島県	80.8 (39)	4,929 (9)	1.6% (44)	1,427 (37)	1,280 (40)	0.90 (9)
	沖縄県	193.1 (17)	1,608 (47)	12.0% (7)	4,872 (13)	4,963 (13)	1.02 (41)

※ 単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある。

※ 括弧内は順位、網掛けは上位・下位それぞれ5位以内の都道府県を表す。

※ 渋滞損失時間及び自動車走行台キロは、「道路交通センサス」（平成17年度）及び国土交通省調査（旅行速度：平成14年度～平成18年度に基づく。双方とも一般都道府県道以上の集計値）。

※ 道路延長は平成17年度末現在（一般都道府県道以上）の値。

《参考》路上駐車対策の推進

都市部における違法な路上駐車は、道路交通容量を大きく低下させ、渋滞の発生や交通事故の増加等、円滑かつ安全な道路交通を阻害する要因となっている。そこで、駐車場整備に加えて、多様なユーザーのニーズに的確に応える駐車場案内システム等による既存駐車場の利用促進を図ることにより、路上駐車対策の推進を図った。また、スムーズな物流を目的として、駐車場事業者、地方公共団体等の関係機関が連携して、社会実験等により路上または路外の荷捌き施設を設置し、その効果の検証を行った。

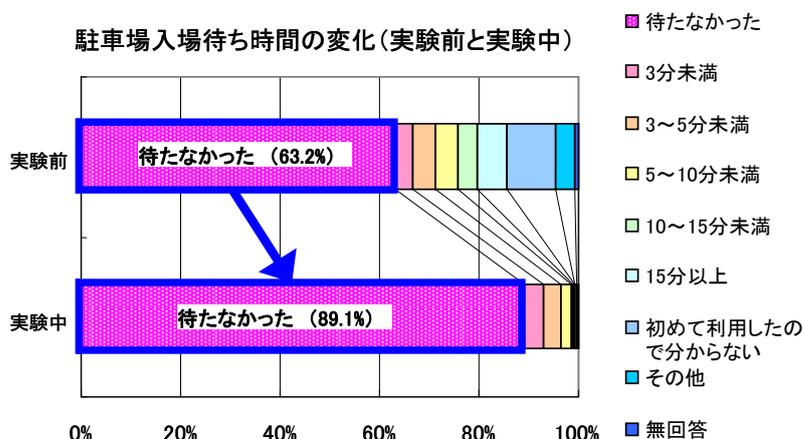
■ 駐車場案内システム高度化への取組み(東京都千代田区秋葉原地区)

既存駐車場の利用効率向上を図ることで路上駐車やうろつき交通等の削減を目的に、インターネットや通信機能付きカーナビゲーション等を活用した駐車場情報収集・提供システムに関する実証実験を継続実施した。

秋葉原駅を中心とするエリア内(97.4ha)における駐車容量約 3,300 台に対し、違法駐車台数は 5,000 台を上回っている(H16調査)。

駐車場情報高度化の実証実験を実施し、実験前・中のアンケート調査を行ったところ、駐車場の入庫待ち時間は、実験前に比べて「待たなかった」との回答が 25.9 ポイント増加した。時間がかかった方でも「5分以上かかった」という回答は、実験前は 13.8% であったのに対し、実験中は 5.4% となり 8.4 ポイント減少した。

駐車場入場待ち時間の変化(実験前と実験中)



■ ひろしま物流まちづくり社会実験(広島県広島市)

【実験の目的】

- 広島市中心部において、路上や既存の民間・公共の駐車場などを活用し、「共同荷捌き施設」を設置し、路上荷捌き車両の削減効果を検証する。

【実験期間】

平成 18 年 11 月 1 日(水)~11 月 30 日(木)の 30 日間(ただし市営駐車場は 11 月 28 日(火)まで)

【効果】

- 荷捌き施設整備は物流効率化にとって有効であると、事業者で約 7 割、ドライバーで約 4 割が回答した。
- 集配中の貨物車の駐車が可能な区間(②の区間)では 1 日約 90 台の貨物車が利用した。
- ②の 50m 圏域では実験期間中の路上駐車台数が、実験以前に比べ約 3~4 割減少した。

【今後の展開】

- 今回の実験結果を踏まえ、更に詳細な実態調査を行うとともに、各種諸施策との調整を図った上でトラックベイの増設等具体的な対策を講じる。



【実験の内容】

- 広島市中心部の下記の 3 箇所において、共同荷捌き施設を設置

- ①民間のコインパーキング(中区立町)
- ②市道上(中区袋町)
(路上に集配中の貨物車の駐車が可能)
- ③市営駐車場(中区小町)