

# 道路行政の取組みと成果の具体例

## 事故危険箇所<sup>1</sup>の事故件数を約3割抑止、あんしん歩行エリア<sup>2</sup>の着手率が大きく上昇

平成17年度までに事故危険箇所2,715箇所<sup>3</sup>、あんしん歩行エリア735箇所<sup>3</sup>において対策を実施しています。また、事故危険箇所のうち平成15年度に対策が概成した768箇所<sup>3</sup>について、事故件数を約3割抑制した効果があることを確認しました。

なお、あんしん歩行エリアについては、その対策を平成17年度に126箇所<sup>3</sup>において新たに着手し、着手率は77%(平成16年度末)から92%(平成17年度末)に大きく上昇しました。

- 1 死傷事故発生率が高い、又は死傷事故が多発している交差点又は単路。
- 2 市街地内の事故発生割合の高い地区において、公安委員会の速度規制等と併せて、歩道の設置などの歩行者にやさしい道路の整備等を面的・総合的に進めることにより、安全な通行経路を確保した地区。
- 3 道路管理者の対策を対象としており、公安委員会の対策のみを実施している箇所を除く。

【全国の幹線道路】

【事故危険箇所】

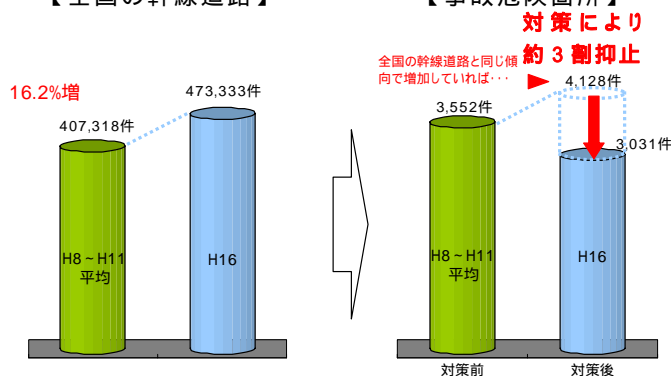


図1 事故危険箇所における交通事故抑止効果

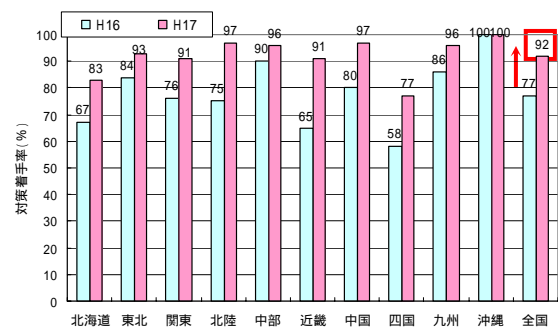


図2 あんしん歩行エリアの着手率

## 国が直轄管理する国道の路上工事時間は3割超縮減、年末・年度末も1～2割縮減

路上工事の調整を行う会議を全国78箇所で開催し、全国の直轄国道の年間路上工事時間は、平成17年度には126時間/km・年となり、平成14年度比で3割超を縮減しました。また、交通量が特に多くなる年末(12月)には約2割縮減、年度末(3月)には約1割縮減をそれぞれ達成しています。

さらに、各地で路上工事調整会議において路上工事時間縮減について目標や手法をまとめたアクションプログラムを策定するとともに、各地で地域のニーズ特性に応じた路上工事縮減の取組みを一層推進しています。

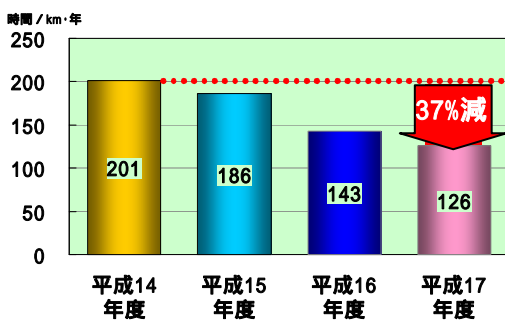


図3 年間路上工事時間(直轄国道)

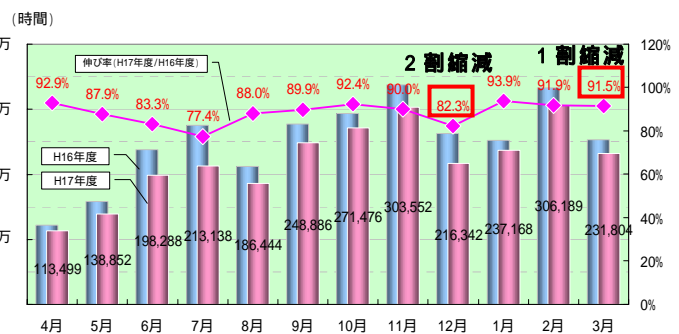


図4 月別路上工事時間(平成17年度)

渋滞損失時間は前年度比5%（1.8億人時間）減少

平成17年度に直轄国道約172km、高規格幹線道路約78kmを供用するなど道路整備に着実に取り組んでいます。全国の渋滞損失時間は、36.9億人時間(平成16年度)から35.1億人時間(平成17年度)へと約5%(1.8億人時間)減少しました。

また、現場状況や渋滞原因を徹底的に分析し、各地で工夫を凝らした対策を実施しています。例えば、北陸地方整備局では渋滞カルテを活用し、効果的な短期対策を実施することで、わずか約8百万円の整備費用で約4億円/年の渋滞損失の削減効果を実現しました。

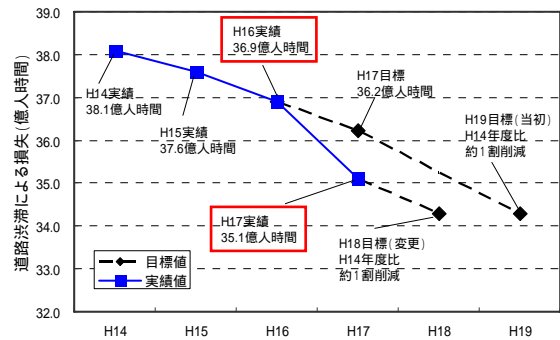


図5 渋滞損失時間の推移

渋滞カルテで道路・交通状況を把握、分析

- 基礎データ
- 位置図
- 渋滞損失状況
- 渋滞原因分析
- 応急対策(処方箋)

セプラ帯を有効活用すれば、6車線化の余地あり

富山高岡BP (江尻～四屋6車線化)

6車線化により交通容量が増大し、慢性的な渋滞を緩和

図6 富山高岡バイパスの事例

スマートICの利用者数が4.6倍に

高速道路利用促進策として、SA・PAに接続するスマートIC社会実験を平成17年度までに全国28箇所にて実施しています。全国的に利用交通量は増加を続け、1年間でスマートIC利用台数が約4.6倍に増加し、現在では一日当たり16,000台以上の車がスマートICを利用しています。

例えば、東名阪自動車道亀山SAスマートICでは、名古屋方面から亀山地区の工業団地へのアクセス時間を約7分短縮しました。

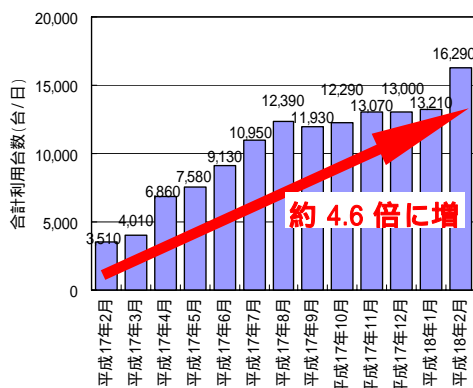


図7 全スマートIC合計利用台数

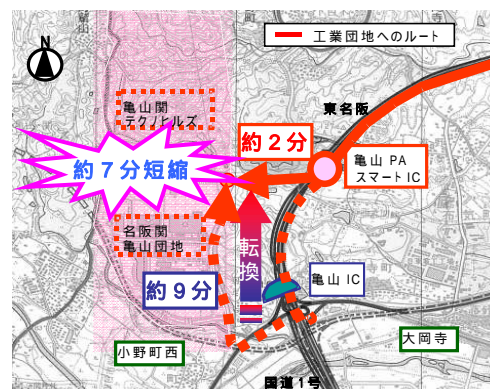


図8 亀山SAスマートIC

全国の高速道路料金所の渋滞をおおむね解消

平成15年度末までに、基本的にすべての料金所でETCの利用を可能にしました。平成16年度秋以降、ETC車載器購入支援(約600万台分)等を実施するなど平成18年6月までにETC車載器セットアップ数は約1,257万台となりました。ETCの利用率は平成18年4月には全国の週間平均で60%を突破し、全国の高速道路料金所における渋滞をおおむね解消しました。

ETC利用率の増加に伴い、以下のような効果を確認しています。

平成18年3月の首都高速道路本線料金所の渋滞量が、平成15年3月と比較して9割以上減少  
 東名高速道路東京料金所において、ゴールデンウィーク時期の渋滞がほぼ解消

さらに、ETCを使った料金施策により深夜割引時間帯の交通量が増加し、東北道矢板IC付近のゴールデンウィークの最大渋滞長が、平成16年(割引導入前)の30.4kmから平成18年の14.7kmにほぼ半減しました。



図9 ETC車載器セットアップ数

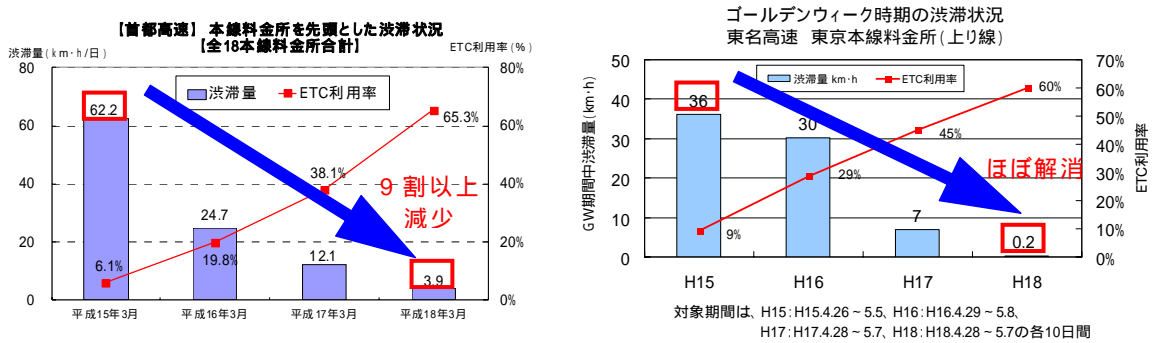


図10 首都高速道路、東名高速道路における渋滞解消の例

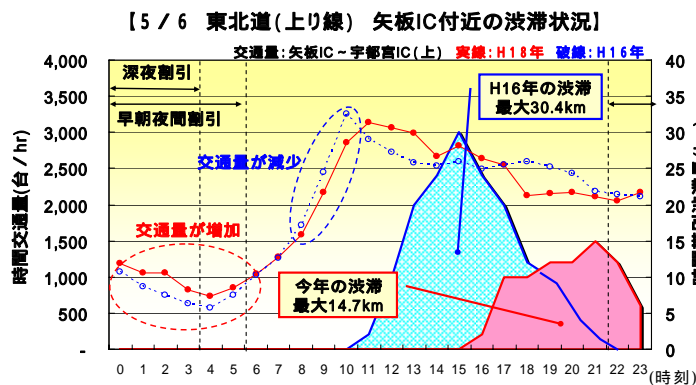


図11 GW期間中の渋滞状況(H16とH18の比較)

「開かずの踏切」対策箇所では踏切での渋滞や事故が解消

平成 17 年度までに社会問題となっている「開かずの踏切」について、109 箇所の対策を実施しました。これは、目標値としていた平成 17 年度までの予定対策箇所数 70 箇所を大きく上回る結果です。

例えば、近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業(平成 17 年 5 月に高架切替)においては、以下の効果を確認しています。

交通渋滞を解消：最大で 400m あった渋滞が解消しました。(烏森第 1 号踏切側)

地域分断を解消：踏切遮断により、1 日に約 13 時間遮断されていたのが解消しました。

(烏森第 1 号踏切、中村街道踏切)

踏切事故を解消：平成 6 年から平成 17 年 5 月までに踏切事故が 13 件発生し、4 名の方が亡くなられています。高架切替により踏切事故を解消しました。(事業区間約 3.5km)

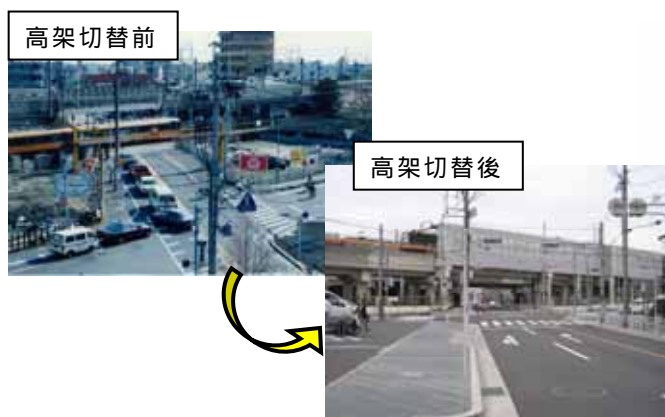


図 12 烏森第 1 号踏切の高架切替前後の状況



図 13 近鉄名古屋線・JR 関西本線連続立体交差事業位置図

## 国の直轄事業において960億円のコスト縮減

国土交通省は、平成15年3月に「国土交通省公共事業コスト構造改革プログラム」を策定し、事業のスピードアップ、設計の最適化、調達の最適化を見直しのポイントとした「コスト構造改革」に取り組んでいます。

平成17年度には道路事業(国の直轄事業)の総合コスト縮減率は、目標値を超える10.6%(暫定値)を達成し、コスト縮減額は約960億円(暫定値)となりました。

コスト縮減の施策別の縮減率を見ると、「設計手法の見直し」、「建設副産物対策」、「規格の見直し」、「事業の迅速化」におけるコスト縮減率が大きくなっています。

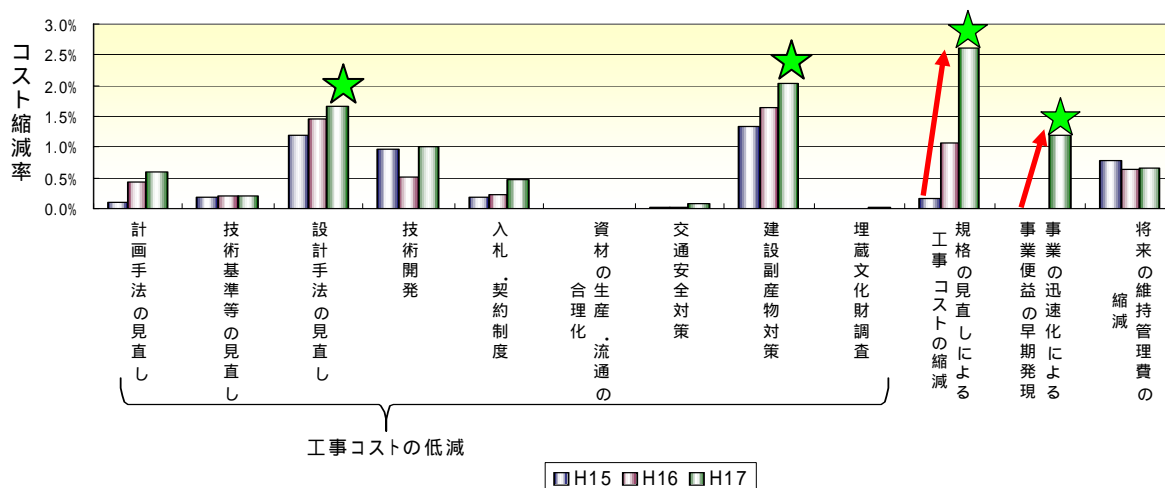


図14 施策別のコスト縮減率経年変化

## 道路利用者の満足度が2年連続上昇(2.7点 2.9点)

平成17年度の道路利用満足度調査においては、道路全般についての満足度が、約2.7点(平成16年度)から約2.9点(平成17年度)と上昇し、2年連続の上昇となりました。特に、やや不満、非常に不満の回答率が49.7%から36.5%へ大幅に減少する傾向を示しています。

これは、道路行政の取組みに一定の理解が得られているものと考えられます。

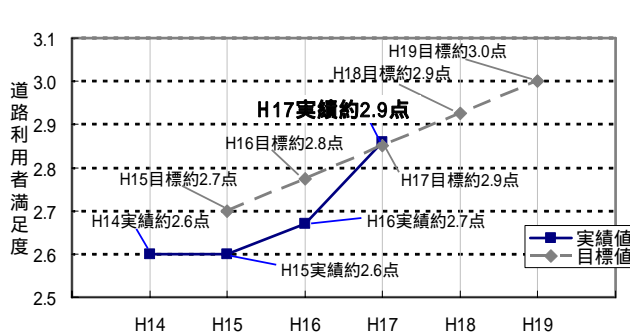


図15 道路全般についての満足度の目標と実績

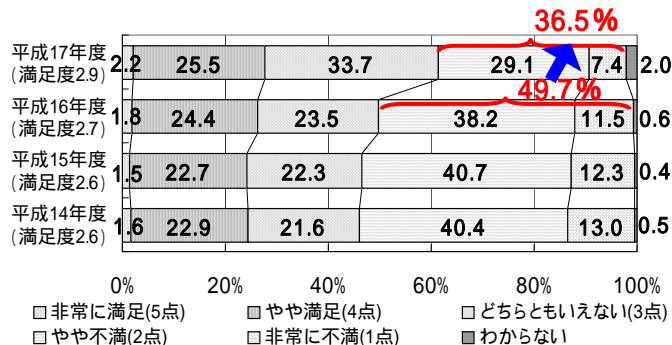


図16 道路全般についての満足度