

1) 渋滞を減らす

～ 道路交通の円滑化と地球温暖化対策 ～

渋滞を減らすという政策目標は、

- ・ 道路渋滞による損失時間をどこまで減少しえたか（指標 - 1）
 - ・ 渋滞の原因となる路上工事時間をどこまで縮減しえたか（指標 - 2）
 - ・ 高速道路等料金所での渋滞を解消するのに効果がある ETC 利用率がどこまで向上したか（指標 - 3）
 - ・ 踏切遮断による損失時間をどこまで減少しえたか（指標 - 4）
 - ・ 地球温暖化の原因となる CO₂ 排出量をどこまで削減できたか（指標 - 5）
- などで評価する。

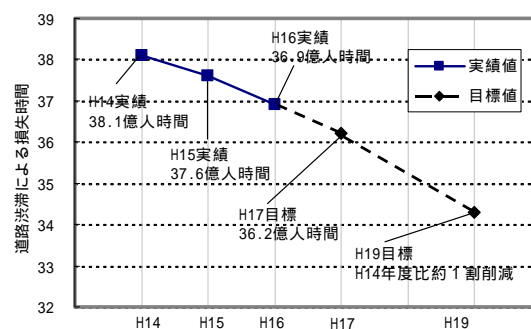
【指標 - 1】道路渋滞による損失時間 (26 頁)

定義：渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差

中期的な目標：平成 19 年度までに約 1 割削減

効果的な渋滞対策の推進

優先度曲線を用い、渋滞損失の高い箇所に重点投資。新たに測定した渋滞損失の全国値は確実な減少傾向。



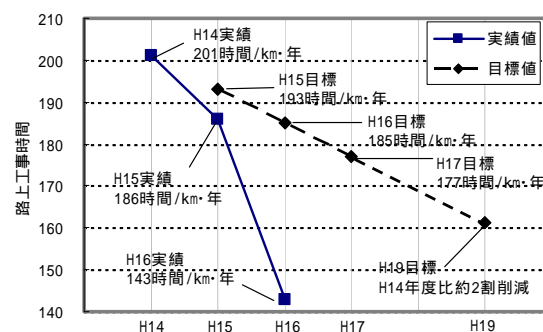
【指標 - 2】路上工事時間 (34 頁)

定義：道路 1km あたりの路上工事に伴う年間の交通規制時間

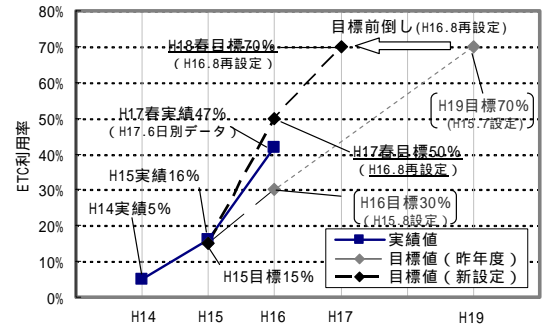
中期的な目標：平成 19 年度までに約 2 割削減し、路上工事に伴う渋滞の軽減を図る

利用者の視点に立った路上工事縮減の取組み

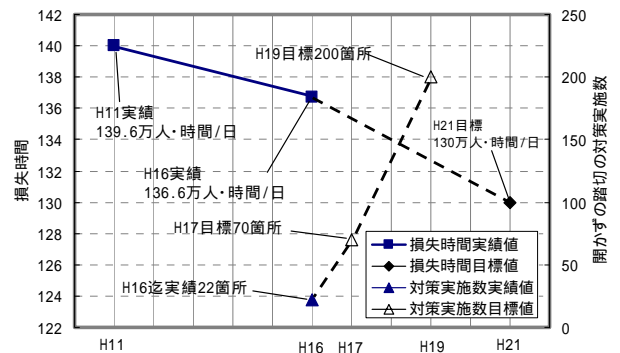
- ・ 路上工事縮減目標（5年で2割縮減）を平成 16 年度に前倒して達成
- ・ 路上工事マネジメントの強化を図り、地域の実情に応じた取組みを推進



【指標 - 3】ETC利用率 (42 頁)
定義：ETC 導入済み料金所における ETC 利用車の割合
中期的な目標：平成 18 年春までに約 70% (うち首都・阪神高速 約 85%) まで向上させる
全国の ETC 利用率が 45%突破 ETC レーンの 24 時間専用レーン化、車載器の助成、多様で弾力的な料金施策の推進等により ETC が利用しやすくなり、料金所における渋滞がさらに緩和、環境改善にも寄与。



【指標 - 4】踏切遮断による損失時間 (48 頁)
定義：踏切遮断による待ち時間がある場合と無い場合の踏切通過に要する時間の差
中期的な目標：【損失時間】130 万人・時間/日 (平成 21 年度まで) 【開かずの踏切の対策実施数】200 箇所 (平成 19 年度まで)
踏切対策のスピードアップ 「抜本対策」のベースアップとスピードを重視した「速効対策」への取組強化の両輪による踏切対策の総合的推進。



【指標 - 5】CO₂ 排出削減量 (52 頁)
定義：運輸部門全体における CO ₂ 排出量
中期的な目標：平成 22 年度までに運輸部門における二酸化炭素排出量を約 250 百万 t-CO ₂ まで削減
京都議定書目標達成計画の目標達成に向けた道路整備の推進 道路整備等による交通円滑化対策は、CO ₂ 排出削減目標を達成するための大前提。

(参考：交通円滑化事業費 7,227 億円 [平成 17 年度])