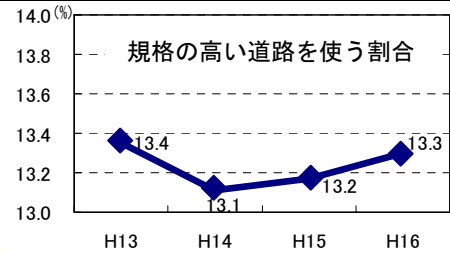


## より使いやすい高速道路へ

規格の高い道路を使う割合、2年連続微増傾向  
短距離交通の転換が重要課題。



### (1)指標の動向

#### ■高速道路等を使う割合は目標を達成

「規格の高い道路を使う割合」(以下「分担率」)は、13.2%(平成15年度)から13.3%(平成16年度速報値)と微増。全道路の走行台キロがほぼ横ばい(0.3%増)に対して、高速道路等の走行台キロが約370万台キロ/日(1.3%)増加しており、高速道路等への転換が僅かながら進捗。(表10-1)

#### ■我が国の高速道路等を使う割合は13%で欧米諸国の20～30%に比べて低い

一度に50km以上を走行する長距離交通は、全国的に20～30%存在。一方で、わが国の分担率は、20～30%に比べて著しく低く、高速道路等と生活道路の機能分担が十分でないために、渋滞、環境悪化などの社会問題が顕在化。(図10-1, 2)

#### ■短距離の移動における分担率の向上がポイント

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く、日常的な交通の分担率を高めることが分担率の向上に有効。(図10-4)

### (2)達成度報告(昨年度の成果)

#### ■とぎれた高速道路等を結ぶことが、路線全体の利用促進に

愛知県(走行台キロが132万台キロ/日増加(全国1位))では、伊勢湾岸自動車道の豊田JCT～豊田南IC間の開通により東名高速道路と接続。この効果により、伊勢湾岸自動車道全線にわたり交通量が大幅に増加(平均で約40%増)。(図10-6)このほか、新規に高速道路等が供用した地域でも分担率が大きく向上。

#### ■料金割引による高速自動車国道の利用促進

ETC利用者を対象とした高速自動車国道の料金割引については、平成16年度中に「深夜割引」「早朝夜間割引」「通勤割引」を、平成17年4月1日からは「マイレージ割引」「大口・多頻度割引」を本格実施。(図10-7)高速自動車国道の利用時間帯の分散化などを確認。(図10-8, 9)今後、さらに一般道路を含めた渋滞緩和等の効果発現に向け、状況調査を行いつつ、ETC利用率の向上等を図る。

### (3)業績計画(今後の取組み)

#### ■追加インターチェンジの設置に向けた施策展開

平成16年度より高速自動車国道のSA・PAに接続するスマートIC(ETC専用IC)の社会実験を実施中(平成16年度に全国15箇所にて実験開始)であり、平成17年度は社会実験の結果をふまえて本格展開を検討。(図10-10)

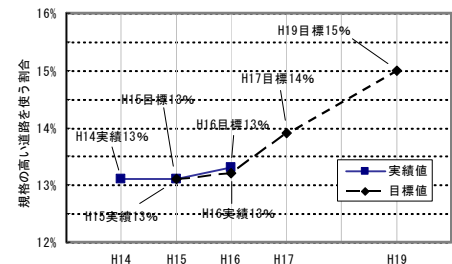
#### ■有料道路の弾力的な料金設定の本格実施に向けた施策展開

弾力的な料金設定の本格実施に向け、平成17年度も引き続き有料道路の料金社会実験を実施。首都高速・阪神高速においては対距離料金制の導入を検討。(図10-11, 12)

#### ■高速道路等のネットワーク整備

不連続区間の存在等、地域によっては不十分な高速道路等のネットワークを効果的、効率的に整備。

平成15年度実績	13%	
平成16年度	実績	13%(高速道路等の交通が約370万台 <sup>キ</sup> o/日増加)
	目標	13%(前年度より新たに290万台 <sup>キ</sup> o/日の交通を高速道路等へ転換)
中期的な目標	平成19年度までに約15%とする	
平成17年度の目標	14%	



担当：道路局 企画課 道路経済調査室