

## ○平成 16 年度の道路行政の成果の事例

【参考】

### ■環状道路の整備によるCO<sub>2</sub>排出量の削減【渋滞損失時間】

東海環状自動車道が、平成16年度に開通し、環状道路内側の交通量が大幅に減少しました。これまでの東海環状自動車道や名古屋都市高速道路等の自動車専用道路網整備により、全く自動車専用道路網がない場合と比較して、名古屋市内の幹線道路を走る自動車からのCO<sub>2</sub>排出量は約10%削減されます。



図10 東海環状自動車道をはじめとする自動車専用道路網整備によるCO<sub>2</sub>排出量の削減

【 参 考 】

E T C 利用率の向上の取組み【 E T C 利用率】

平成19年度までの目標である E T C 利用率約70%を平成18年春までに前倒して向上させ、料金所渋滞を概ね解消させるという高い目標を課しているところです。「平成15年度達成度報告書・平成16年度業績計画書」を平成16年6月に公表した時点の平成16年度末目標30%を、平成16年8月に平成17年春に50%まで向上を図ることとし、各種施策を推進。その結果、平成17年春の実績値は47%（日別データ：平成17年6月16日）となりました。また、セットアップ数は、平成15年度の約270万台から、平成17年6月20日現在で約721万台へと約2.7倍に増加しています。

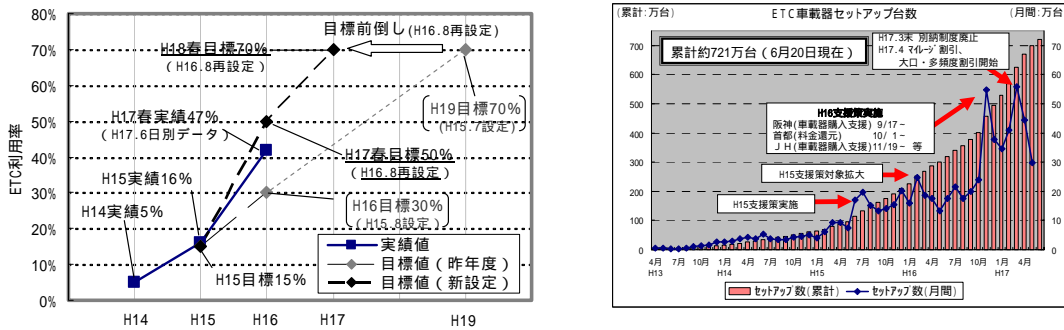


図 11 E T C 利用率（左）とセットアップ台数の推移（右）

歩行空間のバリアフリー化、無電柱化ともに地方公共団体の取組みが低い

【バリアフリー化の割合・市街地の幹線道路の無電柱化率】

バリアフリー重点整備地区（予定含）における特定経路延長のバリアフリー化率が国及び都道府県が管理する道路の割合が約4割となりました。一方で市区町村道の値（28%）が低く、今後とも市区町村の取組みが課題となっています。

市街地の幹線道路において、直轄国道での無電柱化率（約20%）に対し、補助国道及び都道府県道における無電柱化率がそれぞれ5.9%、7.6%と低く、また、市区町村が管理する非幹線道路における無電柱化率は1.1%と、身近な道路における無電柱化が依然として低くなっています。

表 2 道路管理者別の歩行空間のバリアフリー化率

	直轄国道	都道府県が管理する道路	市区町村が管理する道路	全道路
歩行空間のバリアフリー化率	39.2%	38.0%	27.5%	31.0%
	38.2%			

表 3 道路種別毎の無電柱化の進捗状況

	幹線道路				非幹線道路
	直轄国道	補助国道	都道府県道	幹線道路計	市区町村道
市街地における無電柱化率 (平成 16 年度末)	19.7%	5.9%	7.6%	10.0%	1.1%

【参考】

■とぎれた高速道路を結ぶことが路線全体の利用促進に【規格の高い道路を使う割合】

愛知県内の伊勢湾岸自動車道では豊田JCT～豊田南IC間が平成16年度に開通し、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しました（平均で約40%増）。

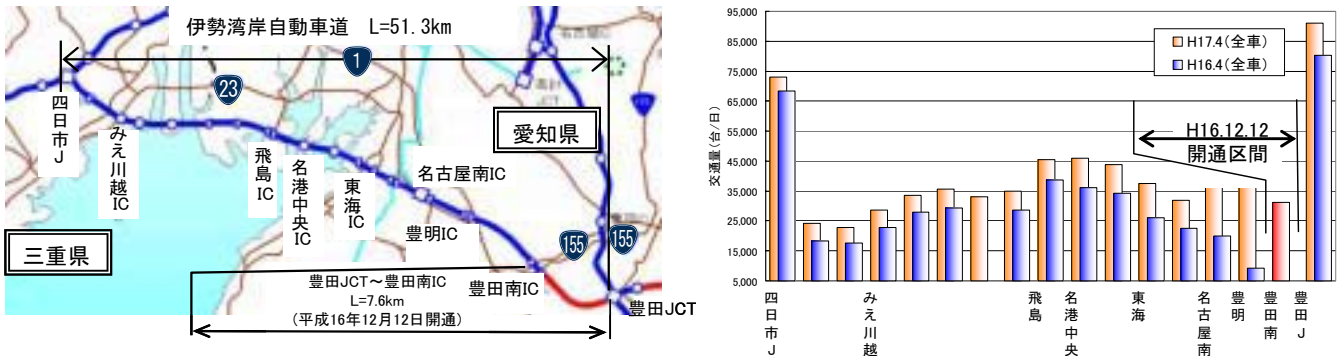


図12 伊勢湾岸自動車道（豊田JCT～豊田南IC）開通後における交通量の変化

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しました。

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されます。

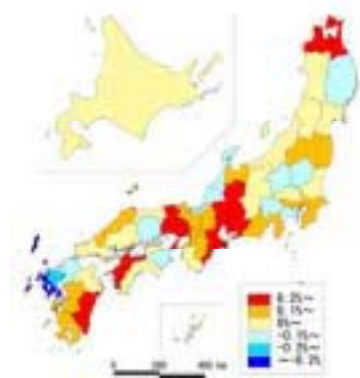
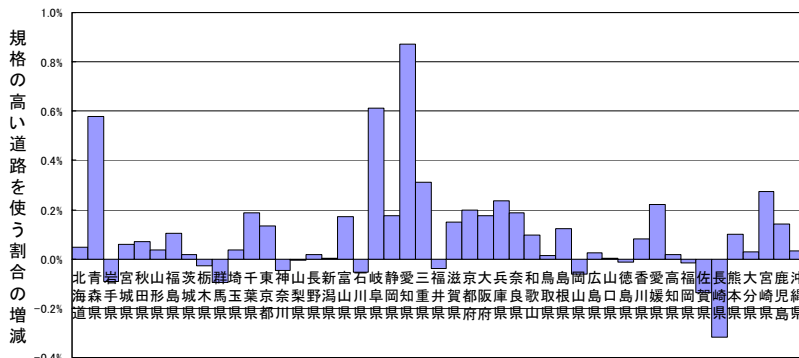


図13 都道府県別の規格の高い道路を使う割合の増減率（平成15年度→平成16年度）

【参考】

■ 高速自動車国道の料金割引効果を確認【規格の高い道路を使う割合】

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11月1日より「深夜割引」、平成17年1月11日より「早朝夜間割引」「通勤割引」を実施。高速自動車国道の利用時間帯の分散化及び高速自動車国道に並行する一般道路の交通量分担率の低下などを確認しました。



○ 高速自動車国道の利用時間帯の分散化の例（深夜割引）

効果の分析に必要なデータを取得できた30路線のうち、効果発現区間の割合が90%以上の路線は23路線であった。

※効果発現区間とは、平成17年3月（割引実施後）と平成16年3月（割引実施前）との交通量の比較において、割引時間帯の交通量の伸率が割引時間帯以外の交通量の伸率を上回ったIC間のことである。

図14 路線別の深夜割引効果発現区間割合