

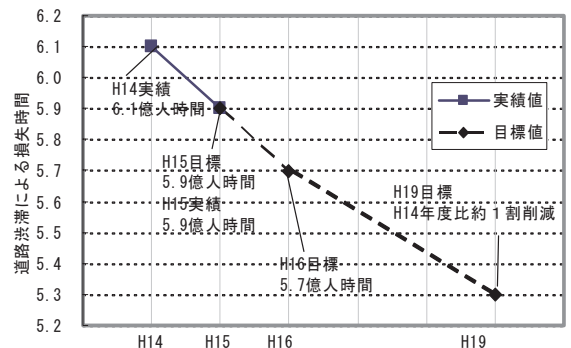
1) 渋滞を減らす

～道路交通の円滑化～

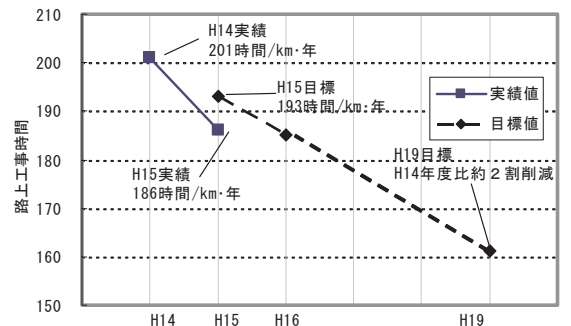
渋滞を減らすという政策目標は、

- ・ 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）
- で評価する。

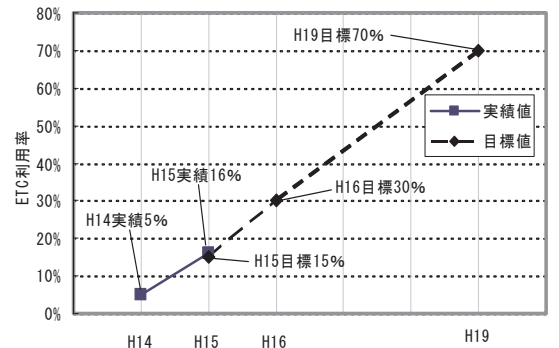
【指標－1】道路渋滞による損失時間	(→18 頁)
定義：渋滞がない場合の所要時間と実際の所要時間の差	
中期的な目標：平成 19 年度までに約 1 割削減	
■さらなる渋滞対策の推進 渋滞対策実施の有無で大きな差。対策箇所では広い範囲で効果を確認。渋滞損失の高いところを的確に把握し、施策立案、対策実施を推進。	



【指標－2】路上工事時間	(→26 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 平成 15 年度は縮減目標を達成。東京 23 区での外部評価型の取組みを積極的に拡充し、路上工事による渋滞を軽減。	



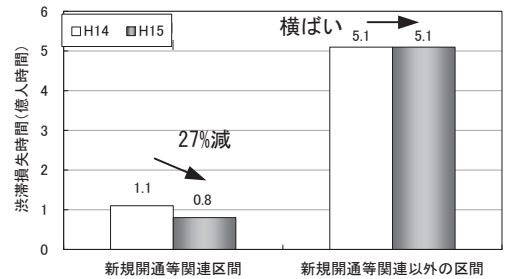
【指標－3】ETC利用率	(→34 頁)
定義：ETC 導入済み料金所における ETC 利用車の割合	
中期的な目標：平成 19 年度までに約 70%まで向上させ、料金所渋滞を概ね解消する	
■ETC が利用しやすくなり、利用率が 16%に ETC レーン整備、料金割引、車載器の低価格化、登録手続きの迅速化により ETC が利用しやすくなり、一部料金所では渋滞も減少しました。	



(参考：交通円滑化事業費 7,391 億円 [平成 16 年度])

さらなる渋滞対策の推進

渋滞対策実施の有無で大きな差。対策箇所では広い範囲で効果を確認。渋滞損失の高いところを的確に把握し、施策立案、対策実施を推進。



(1) 指標の動向

■ 局所的な渋滞状況だけでなく都市圏などの広い範囲での渋滞状況が評価可能

昨年度の業績計画書において、一般都道府県道以上の道路約 19 万 km のうち約 2% (約 4,400km) を渋滞状況を実測する「渋滞モニタリング区間」として設定、6.1 億人時間(平成 14 年度)→5.9 億人時間(平成 15 年度)と約 3%削減することを目標と発表。なお、全国値は 38.1 億人時間 (平成 14 年度; 計算値)。

■ 渋滞損失時間は 6.1 億人時間から 5.9 億人時間へと約 3%減少

■ 平成 16 年度は 5.7 億人時間を目標とするが、モニタリング区間の設定等、今後の改善が必要

現在の渋滞モニタリング区間が全国傾向を表していくように改善予定。

(2) 達成度報告(昨年度の成果)

■ 新規開通がポイント ～新規開通等関連区間は約 27%の渋滞損失時間の改善効果

新規開通や交差点立体化等関連区間などは指標が約 27%減少(改善)する一方、その他の区間はほぼ横ばい。また、事業の効果は都市圏まで波及。(表 1-1, 図 1-2)

■ 渋滞軽減事例 ～ 渋滞の現状を的確に把握し、効果的な対策を立案、実施

新規開通や交差点立体化等の対策を全国の直轄国道では年間約 140 箇所実施、渋滞軽減の事例は各地に存在。用地を買わずに車線を増やし、渋滞長を 9 分の 1 に削減した事例も。(図 1-3, 4)

■ 有効活用・即効効果 ～ 有料道路の料金に係る社会実験が実現した渋滞の即効対策

既存の高速道路を有効に活用することで、短期間で予想以上の効果を発現した事例が各地に存在。

(図 1-5)

■ 事業の効果だけでなく思わぬ課題も

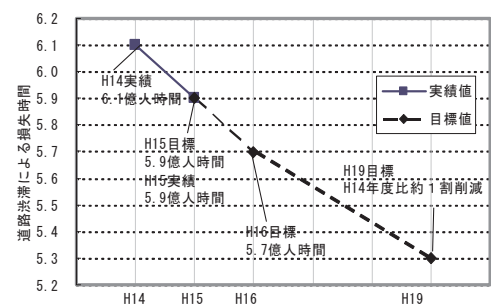
渋滞損失時間の削減効果を発揮したものの、次なる課題が生じた例も存在。(図 1-6)

(3) 業績計画(今後の取組み)

■ より効率的・効果的な渋滞施策の立案、渋滞対策事業の実施(優先度明示方式(仮称)の活用)

渋滞の激しい箇所(指標の高い箇所)を把握し、対策することで効率的・効果的な渋滞施策の立案、事業実施を実現。渋滞損失時間を高い区間順に並べた優先度明示方式(渋滞度曲線)を用い、渋滞の激しいところを集中的に対応することとする。(図 1-7)

平成 14 年度実績	年間約 38.1 億人時間(全国:計算値) 年間約 6.1 億人時間(渋滞モニタリング区間:実測値)
平成 15 年度	実績 渋滞モニタリング区間における渋滞損失を約 3%削減し、5.9 億人時間まで減少
	目標 年間約 5.9 億人時間(渋滞モニタリング区間:実測値)
中期的な目標	平成 19 年度までに 5.3 億人時間とする
平成 16 年度の目標	渋滞モニタリング区間における渋滞損失をさらに約 3%削減し、5.7 億人時間まで減少



担当 : 道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 指標の動向

平成 15 年度の業績計画書において、毎年度実測を行っている区間を「渋滞モニタリング区間^注」と設定し、その区間において毎年度評価を行うこととした。

渋滞モニタリング区間（渋滞データを取ることができる区間）については、対前年比約 3%減少となった。

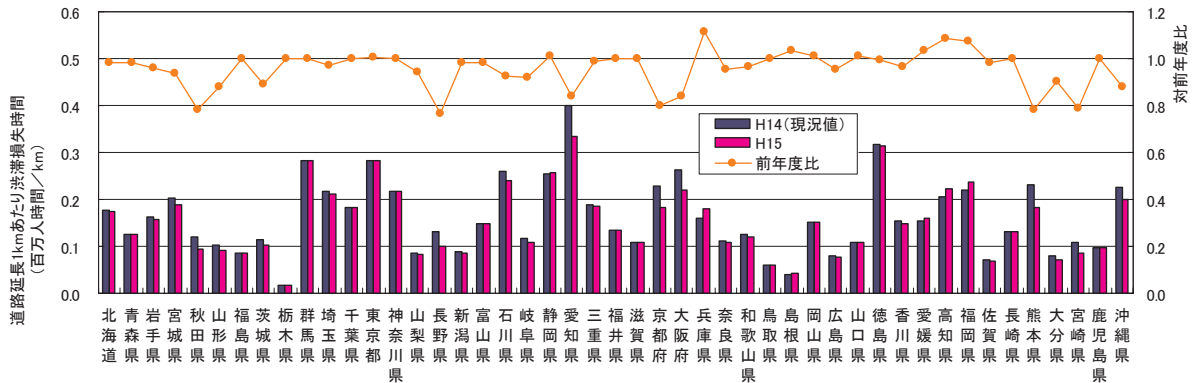


図 1-1 渋滞モニタリング区間 1km 当たり渋滞損失時間の比較及び対前年度比

注) 渋滞モニタリング区間は、毎年度実測を行っている区間として設定したものであり、全国の都道府県道以上の道路に対する延長ベースで約 2%、渋滞損失時間ベースで約 16%を占め、そのほとんどが国が管理する幹線国道（直轄国道）である。また、毎年度実測を行っている区間であるため、必ずしも全国の渋滞の傾向を表したものではなく、実測を行う区間が新規開通等対策を行った箇所を重点的に設定している場合もあり、渋滞モニタリング区間全体の指標の動向については、単純に見た場合新規開通等による改善の効果が直接的に出る傾向があるという問題があり、今後の改善が必要である。

(2) 達成度報告（昨年度の成果）

■ 新規開通がポイント ～新規開通等関連区間は約 27%の渋滞損失時間の改善効果

国が管理する幹線国道（直轄国道）では新たなバイパス開通や交差点立体化などが年間約 140 箇所あり、渋滞モニタリング区間に関連するものは約 50 箇所あった。渋滞モニタリング区間のうち、新規開通等対策関連区間においては、渋滞損失時間は約 27%減少しその効果が示されたが、新規開通等がなかったところなどでは横ばいであった。

また、新規開通等があった都市圏の大部分が渋滞損失時間の削減に結びついており、事業の整備効果が「事業箇所」にとどまらず、「都市圏」にまで影響していることが明らかとなった。従来の「渋滞長」や「通過時間」の概念ではこうした事実は説明できなかった。

表 1-1 新規開通等と指標の動向 (単位：億人時間)

	延長(km)	平成 14 年	平成 15 年	対前年比
新規開通等関連区間	409	1. 1	0. 8	0. 73
新規開通等関連以外の区間	3, 987	5. 1	5. 1	1. 00
合計	4, 395	6. 1	5. 9	0. 97

(四捨五入の関係で合計が合わない場合がある)

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

○都市圏ごとの渋滞損失時間の増減(東北の例)

青森、秋田、山形等の新規開通のあった都市圏では、渋滞損失時間が大幅に減少。

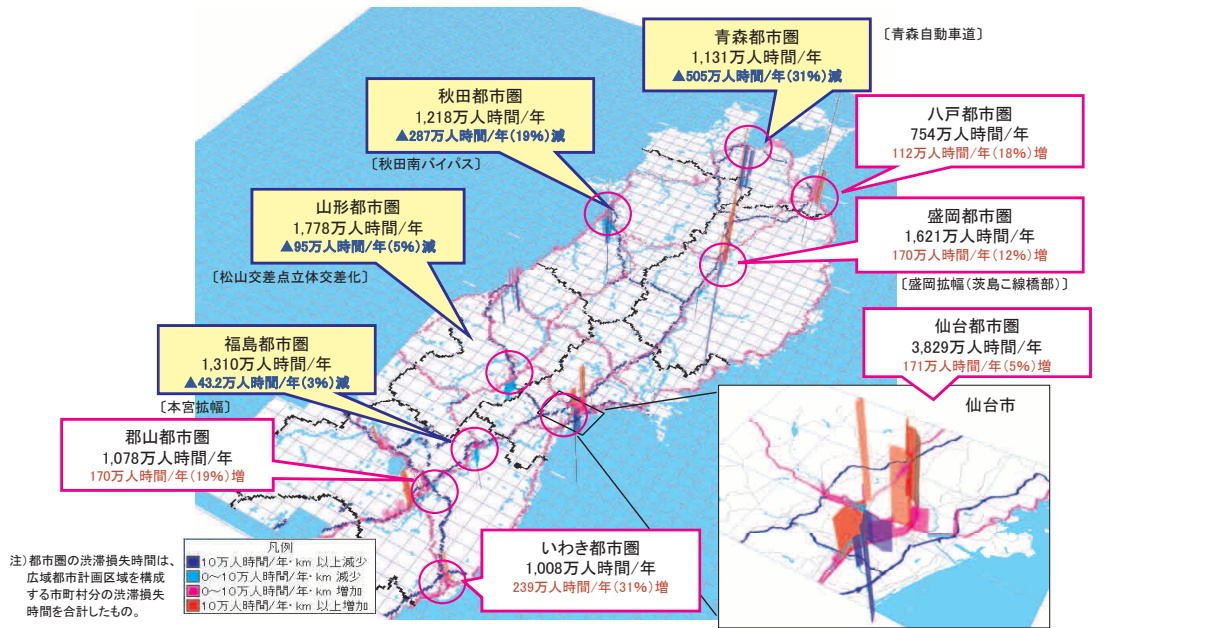


図1-2 都市圏ごとの渋滞損失時間の増減

■ 渋滞軽減事例 ～ 渋滞の現状を的確に把握し、効果的な対策を立案、実施

○用地を買わずに車線を増やし、渋滞長を9分の1に削減
 ～国道8号森戸御経塚5車線化事業(金沢都市圏)～

【現況】金沢都市圏の渋滞は国道8号に集中。年間約1,300万人時間(金沢都市圏全体の約35%)が渋滞により消失。

【分析】上下線で渋滞の質に差。上り線(金沢市街地へ向かう方向)が慢性的に渋滞。

【対策】上り車線のみ2車線を3車線に。道路構造令を弾力的に運用し、用地買収なし。

【効果】最大渋滞長3,010mが350mと9分の1に減少。用地費10億円削減と事業の迅速化にも貢献。

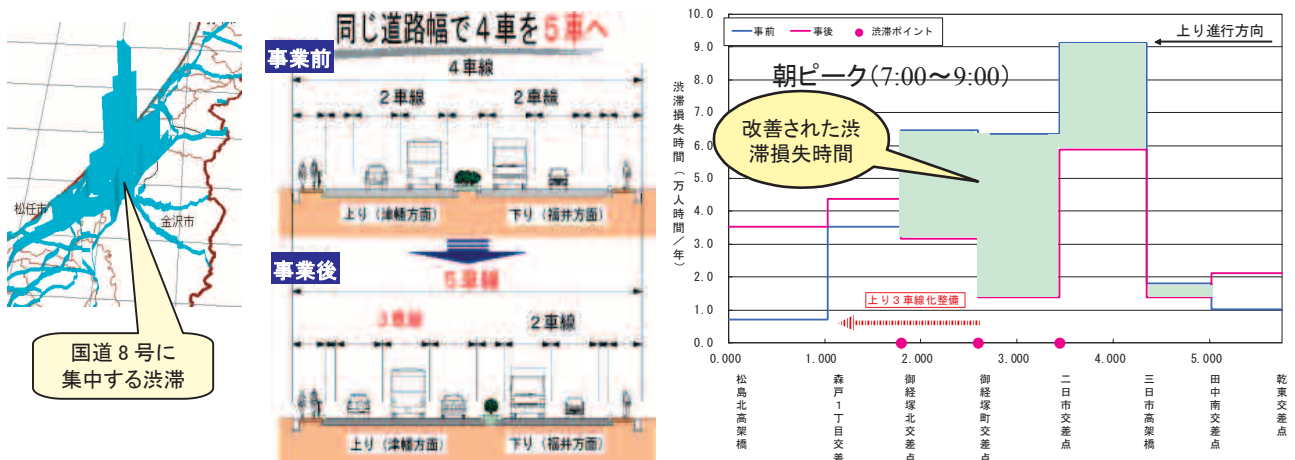


図1-3 渋滞解消を目的とした事例

○朝のラッシュ時速度が8倍に改善 ～国道357号環七立体化事業（東京都市圏）～

【現況】東京都内の国道357号は主要な物流路線で慢性的な渋滞が発生。渋滞損失は葛西臨海公園前交差点前後でピーク。朝のラッシュ時の時速は7km/h。

【分析】交差道路の環状7号線の渋滞も深刻。朝のラッシュ時の時速は8km/h。

【対策】立体交差化及び交差点現示を改善。

【効果】国道357号のラッシュ時旅行速度は7km/h→59km/hと8倍に改善。環状7号線のラッシュ時旅行速度も8km/h→22km/hに改善。



事業前



事業後



図1-4 環七立体化事業による渋滞の解消

■ 有効活用・即効効果 ～有料道路の料金に係る社会実験が実現した渋滞の即効対策

既存の高速道路を有効活用することで、極めて短期間で予想以上の効果を発現した事例が各地に存在。一般道路における渋滞等の課題に対応するため、多様で弾力的な料金施策を導入し並行する有料道路を有効に活用することは有力な手法であり、平成15年度に有料道路の料金に係る社会実験を実施。実施箇所22件のうち、地方都市の通勤混雑対策を目的とする実験は14件と全体の6割を占めた。

○1日約60万円の料金割引で約1,500万円相当の渋滞緩和 ～日立ラクラク大実験（日立都市圏）～

日立都市圏では、国道6号、245号と並行する常磐自動車道の一部区間の料金を半額にする「日立ラクラク大実験」を昨年11～12月に実施。それに伴う料金収入減は1日あたり約60万円であったが、渋滞緩和効果は1日あたり約1,500万円となった。

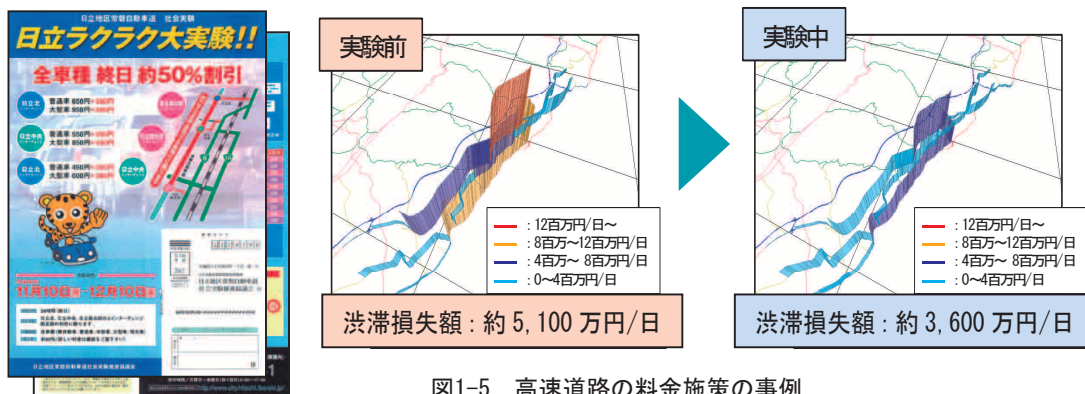


図1-5 高速道路の料金施策の事例

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

■ 事業の効果だけでなく思わぬ課題も

○ 事業箇所の渋滞は減ったが新たな課題が発生

～一般国道13号松山交差点立体化（山形都市圏）～

松山交差点の立体化により、渋滞損失時間が99万人時間/年（約3割）削減され、大きな効果があった。しかし、エリア全体の損失は大幅に減少したものの、隣接の交差点である大野目交差点付近では走行速度が低下（渋滞損失時間が増加）した現象も表れた。今後は、この渋滞解消に向け緊急に対策を行っていく。

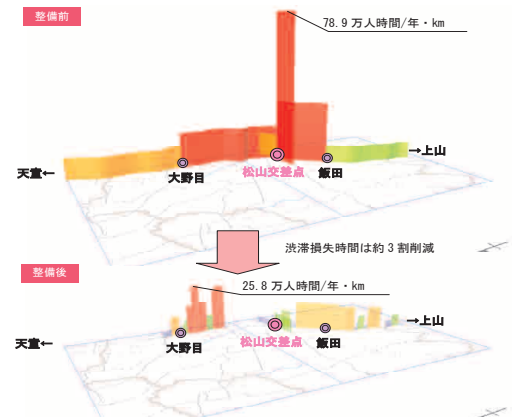


図1-6 松山交差点付近の渋滞損失時間の変化

(3) 業績計画（今後の取組み）

■ より効率的・効果的な渋滞施策の立案、渋滞対策事業の実施（優先度明示方式（仮称）（渋滞度曲線）の活用）

平成15年度の結果を見ると、事業実施と渋滞緩和の関係が非常に高いことが改めて確認された。このため、平成16年度においては、渋滞損失時間の高いエリアに対して重点的に対策が行われるよう、事業の推進を図っていく。

具体的には、渋滞損失時間を高い順に並べ替えた優先度明示方式（仮称）（渋滞度曲線^注）（下図参照）を導入して、優先的に対策すべき区間を抽出し、事業箇所の特定を行うとともに、効率的・効果的に渋滞対策事業を実施する。

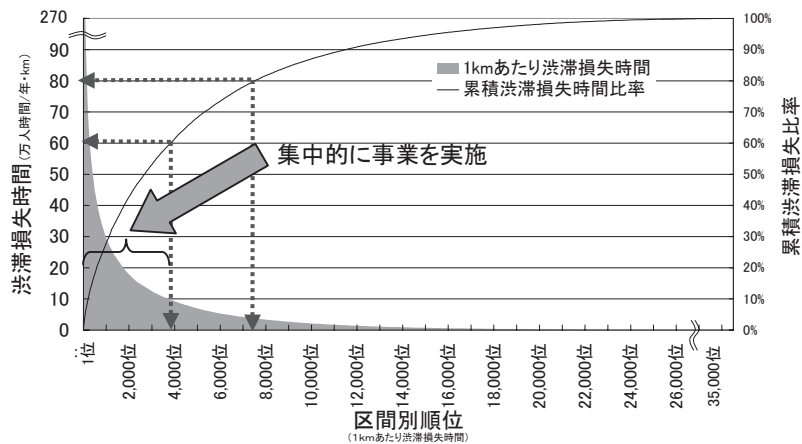


図1-7 全国の一般都道府県道以上の道路における区間（約35,000区間）ごとの渋滞損失の順位

注）渋滞度曲線：全国の幹線道路（一般都道府県道以上）約19万kmを約35,000区間（センサス区間）に分割し、1kmあたりの渋滞損失時間の高い区間から順に並べたもの。全国の幹線道路の渋滞損失時間の約8割は路線延長の約2割に集中しており、渋滞損失時間の高いところを集中的に対策することが効果的である。

【関連する平成16年度の主な施策】

○ 指標の高い（渋滞の激しい）ところに以下の対策事業を効果的に組み合わせて実施

- ・ 交差点立体化、バイパス・環状道路等の整備をはじめとする交通容量拡大策
- ・ パークアンドライド、公共交通機関支援事業、交通結節点改善事業などの交通需要マネジメント施策、マルチモーダル施策
- ・ 有料道路の料金に係る社会実験などの既存ストックの有効活用 等

(4) バックデータ

1) 都道府県別の総損失時間（平成14年度値）

ポイント： ①道路1kmあたり→三大都市圏に集中

②人口あたり→岐阜県、山梨県等、三大都市圏隣接地域や宮城県、沖縄県等地方圏でも深刻（首都圏の2倍以上）

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

※カッコ内は順位、網掛けは上位10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。

【渋滞を減らす ～道路交通の円滑化～】

2) 都道府県別の渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間

指標	渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間					
	渋滞モニタリング区間 延長 km	都道府県道以上 総延長 km	渋滞モニタリング区間 H14渋滞損失時間 万人時間/年	渋滞モニタリング区間 H15渋滞損失時間 万人時間/年	対前年比 (H15/H14) 万人時間/年	(参考)都道府県道以上 渋滞損失時間(H14) 万人時間/年
全国	4,395	188,033	約61,000	約59,000	0.97	380,796
北海道	178.7 (7)	18,440 (1)	3,153 (5)	3,097 (3)	0.98 (24)	13,422 (8)
青森県	130.2 (11)	3,775 (22)	1,651 (13)	1,625 (13)	0.98 (22)	3,862 (31)
秋田県	93.1 (16)	3,858 (19)	1,088 (17)	854 (24)	0.79 (45)	3,318 (34)
岩手県	60.7 (24)	4,911 (8)	982 (23)	945 (22)	0.96 (30)	2,941 (40)
山形県	61.5 (23)	3,649 (23)	641 (30)	564 (31)	0.88 (40)	4,048 (28)
宮城県	71.0 (20)	3,594 (24)	1,439 (14)	1,344 (15)	0.93 (34)	13,000 (10)
福島県	215.4 (3)	6,304 (3)	1,863 (12)	1,858 (11)	1.00 (19)	5,040 (25)
東京都	197.7 (5)	2,699 (34)	5,578 (2)	5,612 (2)	1.01 (9)	36,910 (1)
神奈川県	15.6 (43)	2,240 (41)	337 (40)	337 (39)	1.00 (11)	17,018 (5)
千葉県	16.0 (41)	3,836 (20)	293 (41)	293 (41)	1.00 (11)	15,543 (7)
埼玉県	45.4 (28)	3,489 (27)	990 (22)	961 (21)	0.97 (27)	18,673 (4)
茨城県	69.7 (21)	4,562 (14)	801 (27)	713 (28)	0.89 (38)	9,718 (14)
栃木県	4.2 (47)	3,780 (21)	7 (47)	7 (47)	1.00 (11)	6,154 (20)
群馬県	15.9 (42)	3,547 (26)	449 (35)	449 (35)	1.00 (11)	7,543 (16)
長野県	9.6 (45)	5,886 (5)	127 (45)	97 (46)	0.77 (47)	8,373 (15)
山梨県	67.8 (22)	2,081 (44)	585 (33)	553 (32)	0.95 (33)	4,194 (27)
新潟県	123.2 (13)	6,973 (2)	1,077 (18)	1,057 (18)	0.98 (25)	7,258 (18)
富山県	156.7 (8)	2,728 (33)	2,349 (8)	2,309 (7)	0.98 (23)	3,899 (30)
石川県	73.5 (19)	2,558 (36)	1,911 (11)	1,771 (12)	0.93 (35)	5,328 (23)
静岡県	40.4 (30)	4,578 (13)	1,031 (21)	1,044 (19)	1.01 (6)	15,737 (6)
岐阜県	31.8 (35)	4,775 (12)	373 (39)	343 (38)	0.92 (36)	12,711 (11)
愛知県	14.9 (44)	5,593 (6)	595 (32)	498 (34)	0.84 (41)	27,501 (2)
三重県	42.7 (29)	3,956 (18)	809 (26)	799 (25)	0.99 (21)	5,796 (21)
滋賀県	95.7 (15)	2,539 (37)	1,031 (20)	1,031 (20)	1.00 (11)	4,209 (26)
京都府	141.5 (10)	3,101 (31)	3,243 (4)	2,591 (5)	0.80 (43)	9,945 (13)
大阪府	126.2 (12)	2,503 (38)	3,317 (3)	2,778 (4)	0.84 (42)	26,969 (3)
兵庫県	74.7 (18)	6,077 (4)	1,206 (15)	1,347 (14)	1.12 (1)	10,297 (12)
福井県	51.0 (26)	2,386 (40)	687 (29)	687 (29)	1.00 (11)	2,527 (43)
奈良県	202.0 (4)	2,124 (43)	2,275 (9)	2,175 (9)	0.96 (31)	3,720 (33)
和歌山県	92.0 (17)	2,922 (32)	1,155 (16)	1,113 (17)	0.96 (29)	3,314 (35)
鳥取県	24.6 (38)	2,169 (42)	145 (44)	146 (44)	1.00 (10)	1,571 (47)
島根県	184.4 (6)	3,476 (28)	763 (28)	790 (26)	1.04 (5)	2,233 (46)
岡山県	147.2 (9)	4,856 (10)	2,227 (10)	2,248 (8)	1.01 (8)	5,348 (22)
広島県	819.2 (1)	5,335 (7)	6,541 (1)	6,243 (1)	0.95 (32)	7,286 (17)
山口県	226.3 (2)	4,068 (17)	2,443 (6)	2,469 (6)	1.01 (7)	3,106 (38)
徳島県	16.7 (40)	2,476 (39)	529 (34)	526 (33)	0.99 (20)	3,311 (36)
香川県	24.1 (39)	1,982 (45)	375 (38)	361 (37)	0.96 (28)	3,155 (37)
愛媛県	58.3 (25)	4,125 (16)	897 (25)	930 (23)	1.04 (4)	3,943 (29)
高知県	30.7 (36)	3,181 (30)	629 (31)	684 (30)	1.09 (2)	2,771 (42)
福岡県	48.8 (27)	4,783 (11)	1,075 (19)	1,157 (16)	1.08 (3)	13,363 (9)
佐賀県	38.0 (33)	1,932 (46)	271 (42)	265 (42)	0.98 (26)	2,348 (44)
長崎県	9.4 (46)	2,634 (35)	124 (46)	124 (45)	1.00 (11)	3,097 (39)
熊本県	40.4 (30)	4,371 (15)	940 (24)	734 (27)	0.78 (46)	5,088 (24)
大分県	25.1 (37)	3,576 (25)	201 (43)	182 (43)	0.90 (37)	2,898 (41)
宮崎県	36.4 (34)	3,234 (29)	394 (36)	311 (40)	0.79 (44)	2,316 (45)
鹿児島県	40.4 (30)	4,870 (9)	390 (37)	390 (36)	1.00 (11)	3,815 (32)
沖縄県	106.5 (14)	1,502 (47)	2,416 (7)	2,132 (10)	0.88 (39)	6,182 (19)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある

※カッコ内は順位、網掛けは上位10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14年度～平成15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。

※渋滞モニタリング区間は平成15年3月末現在のもの。

3) 都道府県別の渋滞モニタリング区間の延長・渋滞損失時間割合

指標	渋滞モニタリング区間における渋滞損失時間		
区分	都道府県道以上の総延長に対する 渋滞モニタリング区間延長の割合	全渋滞損失時間(H14;計算値)に対する H15渋滞モニタリング区間における 渋滞損失時間の割合	
全国	2.3%	約16%	
都 道 府 県	北海道	1.0% (33)	23.1% (19)
	青森県	3.4% (11)	42.1% (5)
	秋田県	2.4% (17)	25.7% (15)
	岩手県	1.2% (26)	32.1% (12)
	山形県	1.7% (22)	13.9% (24)
	宮城県	2.0% (19)	10.3% (31)
	福島県	3.4% (12)	36.9% (7)
	東京都	7.3% (3)	15.2% (21)
	神奈川県	0.7% (39)	2.0% (43)
	千葉県	0.4% (43)	1.9% (44)
	埼玉県	1.3% (25)	5.1% (40)
	茨城県	1.5% (23)	7.3% (36)
	栃木県	0.1% (47)	0.1% (47)
	群馬県	0.4% (42)	6.0% (39)
	長野県	0.2% (46)	1.2% (46)
	山梨県	3.3% (13)	13.2% (27)
	新潟県	1.8% (21)	14.6% (22)
	富山県	5.7% (5)	59.2% (3)
	石川県	2.9% (16)	33.2% (11)
	静岡県	0.9% (36)	6.6% (37)
	岐阜県	0.7% (41)	2.7% (42)
	愛知県	0.3% (45)	1.8% (45)
	三重県	1.1% (31)	13.8% (25)
	滋賀県	3.8% (10)	24.5% (17)
	京都府	4.6% (9)	26.1% (14)
	大阪府	5.0% (8)	10.3% (32)
	兵庫県	1.2% (27)	13.1% (28)
	福井県	2.1% (18)	27.2% (13)
	奈良県	9.5% (2)	58.5% (4)
	和歌山県	3.1% (14)	33.6% (10)
	鳥取県	1.1% (29)	9.3% (34)
	島根県	5.3% (7)	35.4% (8)
	岡山県	3.0% (15)	42.0% (6)
	広島県	15.4% (1)	85.7% (1)
	山口県	5.6% (6)	79.5% (2)
	徳島県	0.7% (40)	15.9% (20)
	香川県	1.2% (28)	11.4% (29)
	愛媛県	1.4% (24)	23.6% (18)
	高知県	1.0% (34)	24.7% (16)
	福岡県	1.0% (32)	8.7% (35)
	佐賀県	2.0% (20)	11.3% (30)
	長崎県	0.4% (44)	4.0% (41)
	熊本県	0.9% (35)	14.4% (23)
	大分県	0.7% (38)	6.3% (38)
	宮崎県	1.1% (30)	13.4% (26)
	鹿児島県	0.8% (37)	10.2% (33)
	沖縄県	7.1% (4)	34.5% (9)

※単位未満四捨五入のため合計が合わないことがある

※カッコ内は順位、網掛けは上位10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14年度~平成15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。

※渋滞モニタリング区間は平成15年3月末現在のもの。