

## 2) 地域を結ぶ

### ～地域間の連携～

地域を結ぶという政策目標は、

- ・ 一台の自動車の一年間の走行距離のうち高速道路を利用している割合がどれだけ増えたか（指標－4）
  - ・ インターチェンジ等からの10分以内アクセスが可能な、拠点的な空港・港湾がどれだけ増えたか（指標－5）
- などで評価する。

#### 【指標－4】規格の高い道路を使う割合（→42頁）

定義：全道路の走行台キロに占める自動車専用道路の走行台キロの割合

中期的な目標：平成19年度までに約15%とする

##### ■より使いやすい高速道路へ

高速道路に割高感～弾力的な料金設定の必要性高まる～

#### 【指標－5】拠点的な空港・港湾への道路アクセス率（→50頁）

定義：高規格幹線道路、地域高規格道路又はこれらに接続する自動車専用道路のインターチェンジ等から10分以内に到達が可能な拠点的な空港・港湾の割合

中期的な目標：長期的に国際競争力の向上に必要な水準が確保されたと考えられる状態（約90%）とすることを目標とし、平成19年度までに約68%とする

##### ■空港・港湾アクセスの推進

6年間で拠点的な空港・港湾へのアクセス率が倍増。

欧米に比較して未だアクセス率は低く、改善が必要。

#### 【指標－6】隣接する地域の中心の都市間が改良済みの国道で連絡されている割合（→55頁）

定義：隣接する地域の生活の中心の都市間を結ぶルートが、最小車道幅員5.5m以上の国道で改良又は整備されているルート数の割合

中期的な目標：平成19年度までに約77%まで向上する

##### ■地域間交流・観光交流等内外交通の推進

住民生活の利便性向上、地域経済の活性化等に資する地域間交流を支援する道路整備。

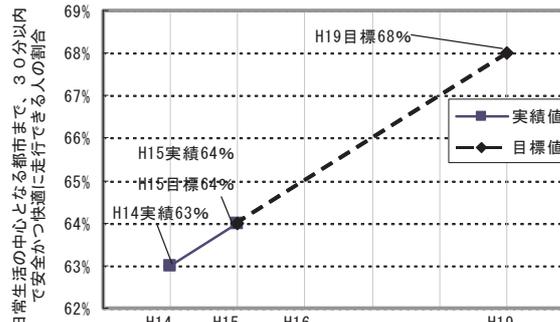
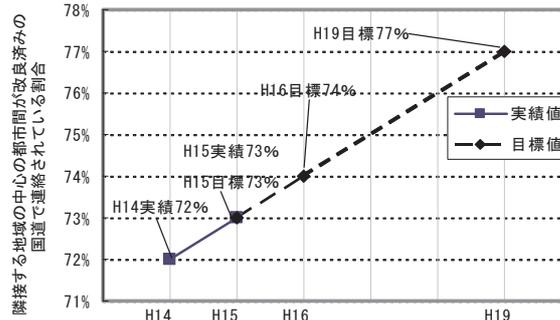
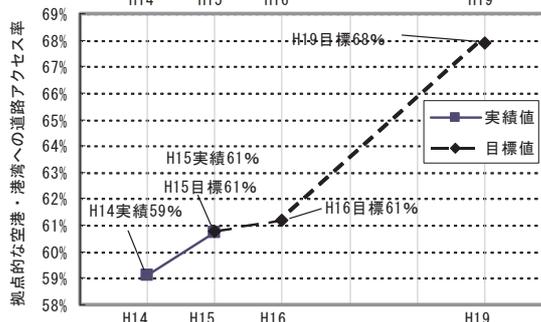
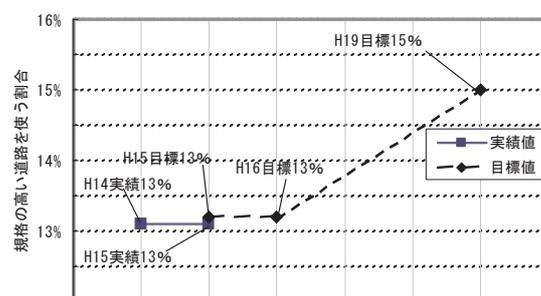
#### 【指標－7】日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人の割合（→56頁）

定義：地域の生活の中心の都市まで、改良された道路を利用して30分以内に安全かつ快適に移動できる人の割合

中期的な目標：平成19年度までに約68%まで向上（日常生活の中心となる都市まで、30分以内に安全かつ快適に到達できる人口を約360万人増加）

##### ■安全かつ快適な移動を実現するための道路整備

地域内交流の円滑化を推進する道路整備により、日常生活の中心となる都市まで、30分以内で安全かつ快適に走行できる人口が約60万人増加。

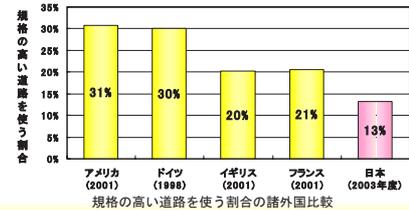


(参考：地域連携推進事業費等 20,843億円[平成16年度])

## より使いやすい高速道路へ

### 高速道路に割高感

～弾力的な料金設定の必要性高まる～



#### (1)指標の動向

- **年間1台約10,000kmの道路交通の中で長距離を走行する交通は20～30%**  
 道路交通の量を表す総走行台キロは1年間で約8,000億台キロ。これは、1台の自動車は年間約10,000km走行していることに相当。このうち20～30%は隣町同士の往来や長距離トラックなどの一度に15km以上の長距離を走行する交通。(図4-1)
- **長い距離を走行する交通は高速道路等に分担させることが重要**  
 幹線道路の渋滞、生活道路の事故、沿道の騒音等を改善するため、自動車専用道路などの規格の高い道路(以下「高速道路等」)に長い距離を走行する交通を分担させて、生活道路と使い分けることが重要。(図4-3, 4)
- **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**  
 高速道路等の利用状況を表す「規格の高い道路を使う割合」(以下「分担率」)は、約13%と欧米諸国の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を起こしている。(図4-2)

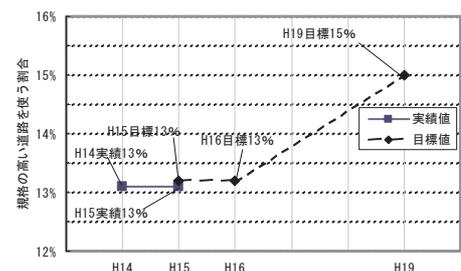
#### (2)達成度報告(昨年度の成果)

- **割高感のある料金設定が有料道路の利用者離れに**  
 分担率は、13%(平成14年度)から13%(平成15年度)と横ばい。高速道路等の走行台キロは、無料区間で約60万台キロ増加したが、有料区間で約80万台キロ減少。有料道路の弾力的な料金設定の必要性を確認。(図4-5, 6, 7)
- **料金社会実験(弾力的な料金設定)により、交通量が大幅に増加**  
 高速道路等に並行する道路が渋滞している箇所など、全国22箇所料金社会実験を実施。例えば常磐自動車道(日立南大田IC～日立北IC)では、1ヶ月間、料金を約半額に引き下げたところ、実験区間内の各IC間を往来する交通量が平均1.7倍に。(図4-9, 10, 11, 12)
- **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**  
 香川県(分担率が1.3ポイント増加(全国1位))の高松自動車道では、高松中央IC～高松西IC間の開通により全線開通。この効果により、全線にわたり交通量が大幅に増加(平均で約30%増)。(図4-13, 14)

#### (3)業績計画(今後の取組み)

- **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16年度も引き続き有料道路の料金社会実験を実施。
- **追加インターチェンジの設置に向けた施策展開**  
 平成16年度は、高速道路のSA・PAにETC専用ICを設置するスマートICの社会実験を実施(実験候補箇所として全国で35箇所が登録)。(図4-15, 16)
- **高速道路等のネットワーク整備**  
 地域によってはまだ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14年度実績	13%	
平成15年度	実績	13%(ただし、前年度より高速道路等の走行台キロ/日が約20万走行台キロ/日減少)
	目標	13%(前年度より新たに210万走行台キロ/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16年度の目標	13%(新たに290万走行台キロ/日の交通を高速道路等へ転換)	



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 指標の動向

■ 全国のブロック別のトリップ特性（平日）

15km 以上を走行する長距離交通は、全国的に 20%~30%存在。

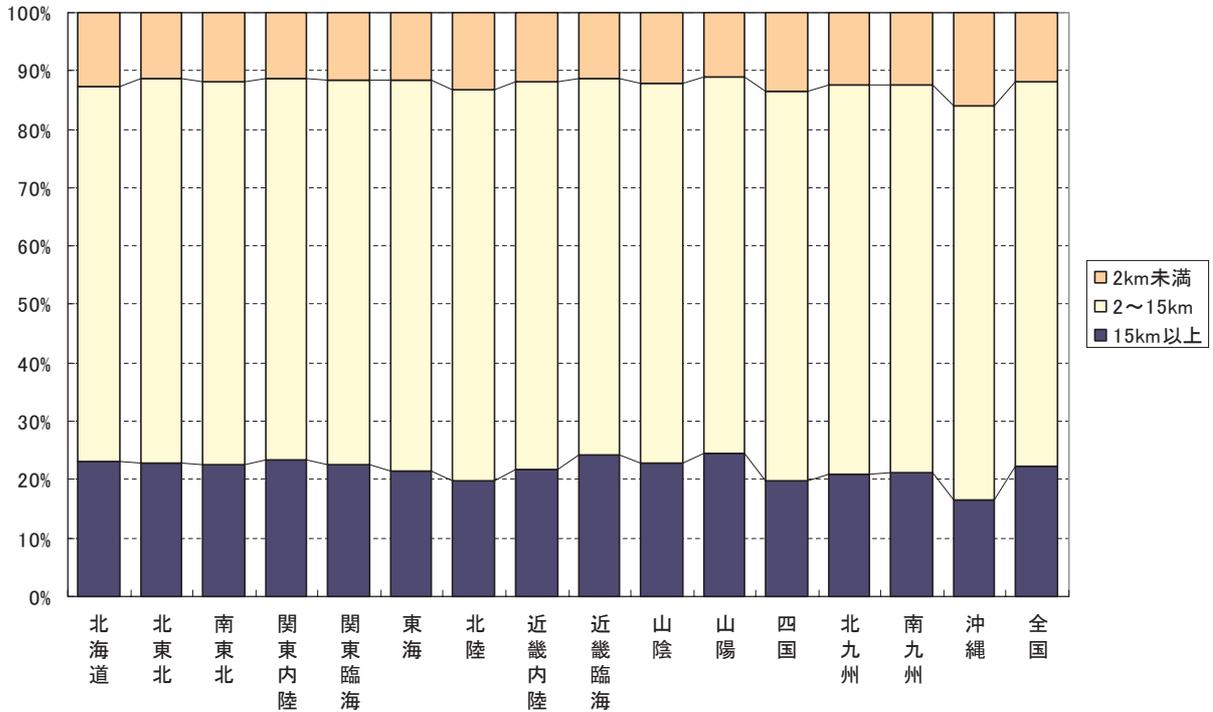
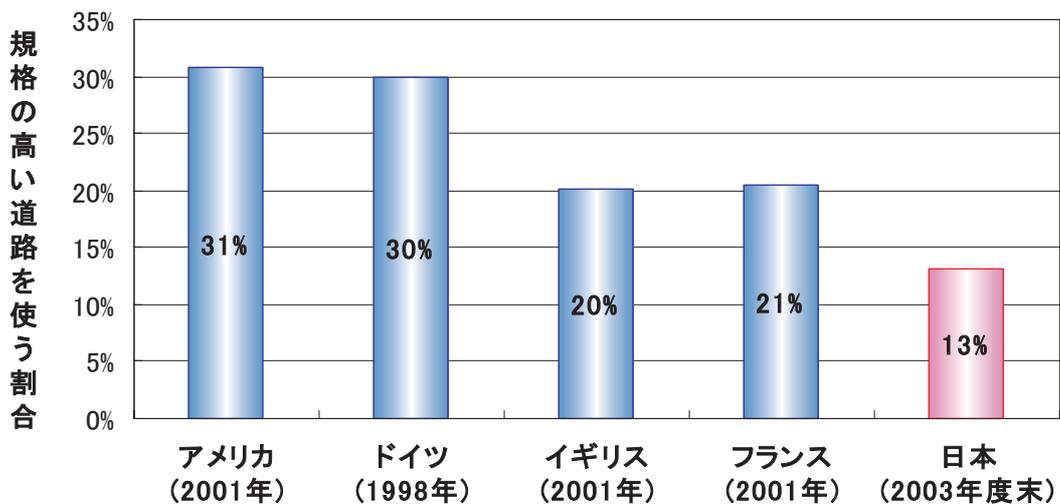


図 4-1 ブロック別のトリップ長（平日）

■ 欧米諸国に比べて十分に利用されていない規格の高い道路

我が国の規格の高い道路を使う割合は、約 13%と欧米諸国の 20~30%に比較して著しく低い状況。



※諸外国における規格の高い道路の定義  
 アメリカ：Interstate, Other Freeway & Expressway    ドイツ：Bundesauto-bahnen  
 イギリス：Motorway    フランス：Autoroute

図 4-2 規格の高い道路を使う割合の諸外国比較

【地域を結ぶ ～地域間の連携～】

■規格の高い道路を使う割合が向上することによる効果

我が国の規格の高い道路を使う割合が、ドイツ並の約30%になった場合、年間の交通事故死者数が約900人減少、CO<sub>2</sub>の排出量が約1,100万トン削減されるものと試算。

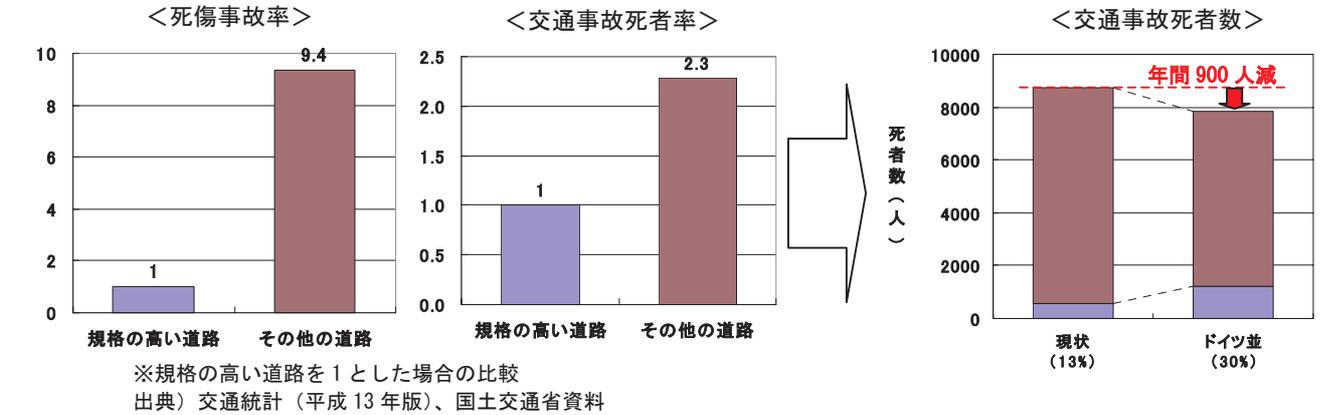


図4-3 規格の高い道路を使う割合と交通事故死者数

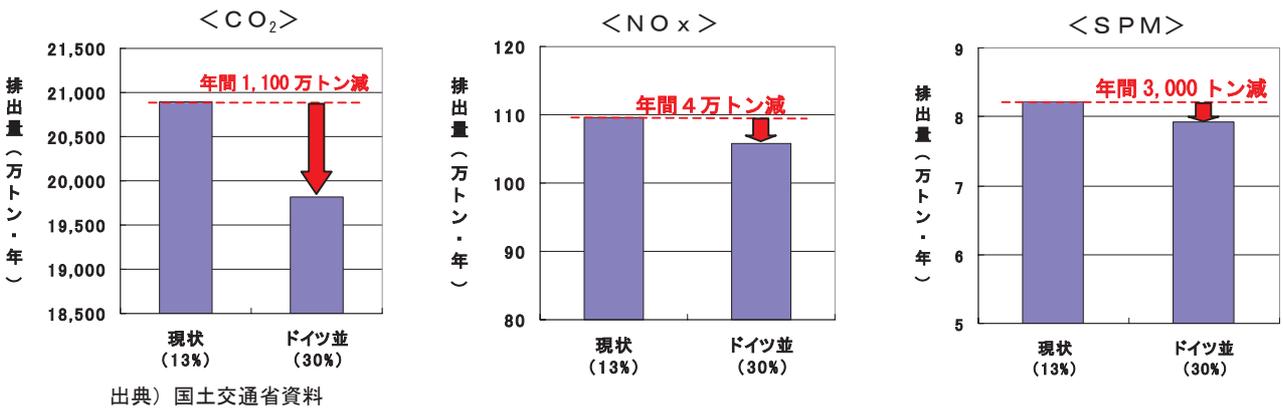


図4-4 規格の高い道路を使う割合と大気汚染物質排出量

(2)達成度報告(昨年度の成果)

■規格の高い道路を使う割合(平成15年度)

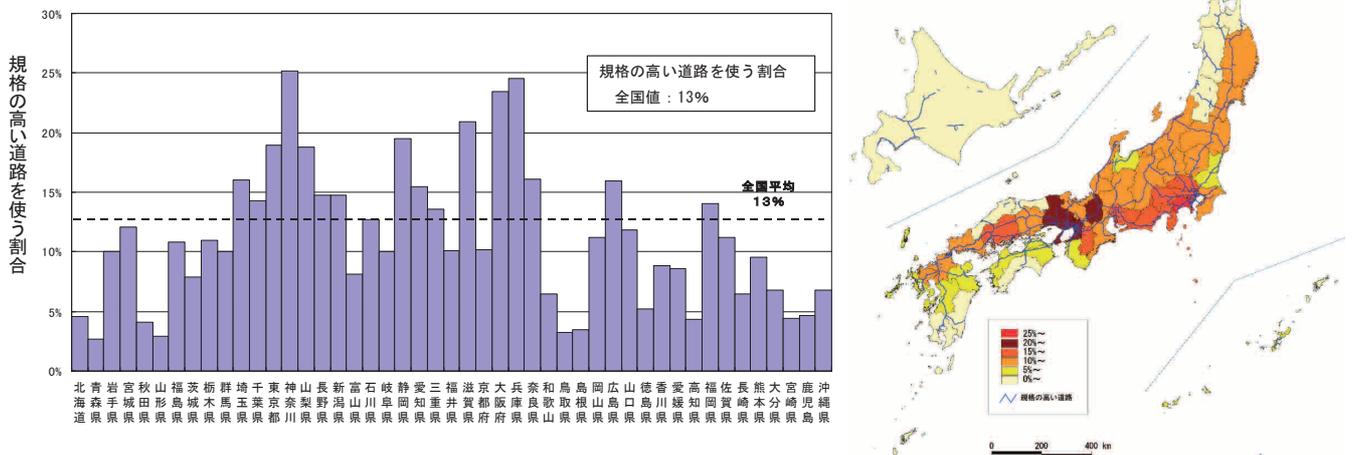


図4-5 都道府県別の規格の高い道路を使う割合(平成15年度)

■都道府県別にみた規格の高い道路を使う割合

規格の高い道路を使う割合都道府県別の増減率について、平成14年度と平成15年度で比較してみると、香川県、和歌山県、沖縄県などで大きく増加。一方、首都圏では、全都県において減少。

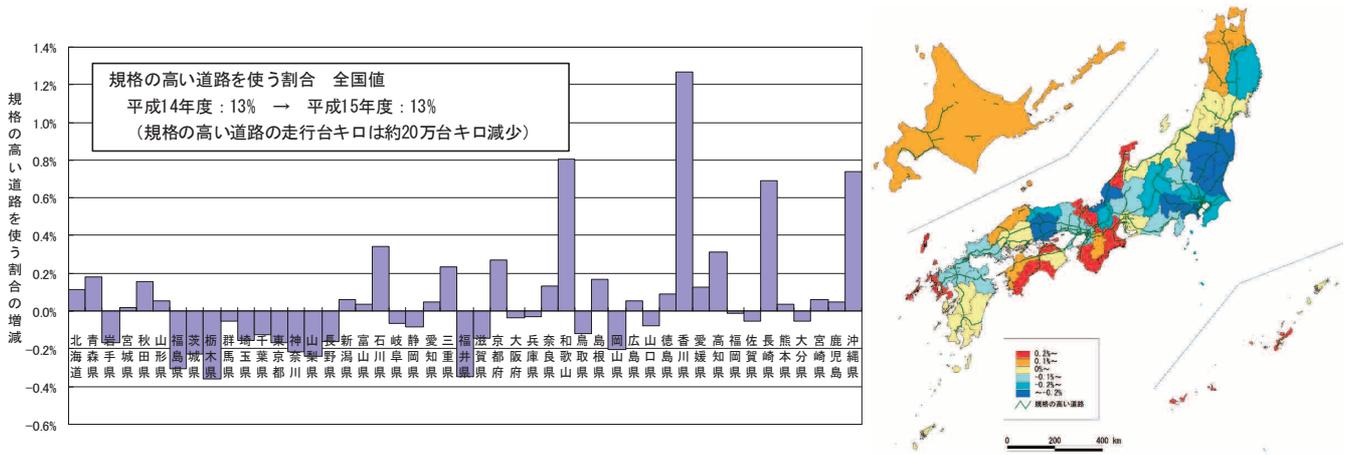


図 4-6 平成14年度→平成15年度 都道府県別の規格の高い道路を使う割合の増減率

■有料・無料区間でみた規格の高い道路の走行台キロ

規格の高い道路の走行台キロの増減量について、平成14年度と平成15年度で比較してみると、無料区間の走行台キロが約60万台キロ増加したのに対して、有料区間の走行台キロは約80万台キロ減少（全国計で約20万台キロ減少）。

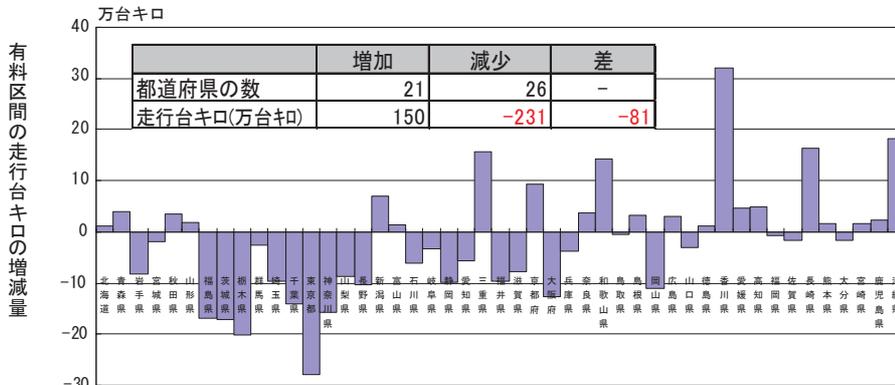


図 4-7 平成14年度→平成15年度 規格の高い道路（有料区間）の走行台キロの増減量

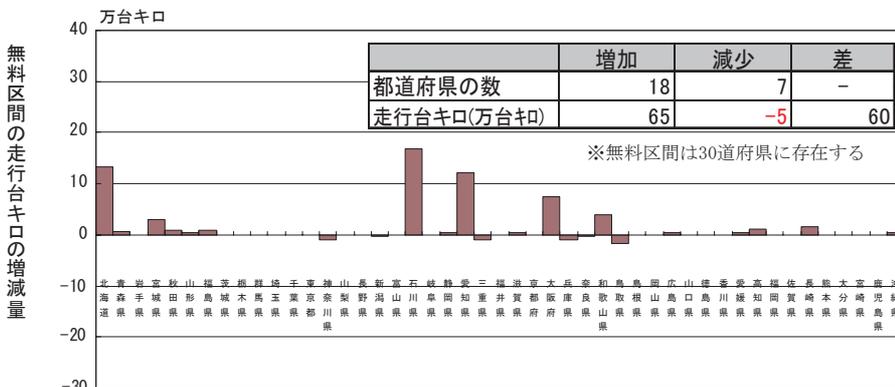


図 4-8 平成14年度→平成15年度 規格の高い道路（無料区間）の走行台キロの増減量

【地域を結ぶ ～地域間の連携～】

■料金社会実験（弾力的な料金設定）により交通量が大幅に増加

日立市内の常磐自動車道（日立北 IC～日立南太田 IC 間）では、1ヶ月間、料金を約半額に引き下げたところ、実験区間内の各 IC を往来する交通量が平均で約 70%増加。一方、周辺道路の交通量は約 4%減少。

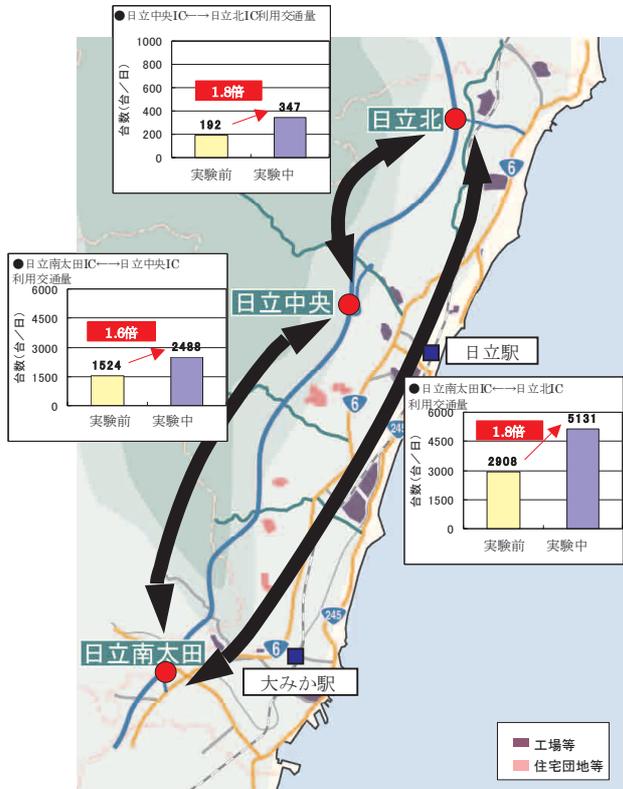


図 4-9 実施区間内の IC 間利用交通量の変化

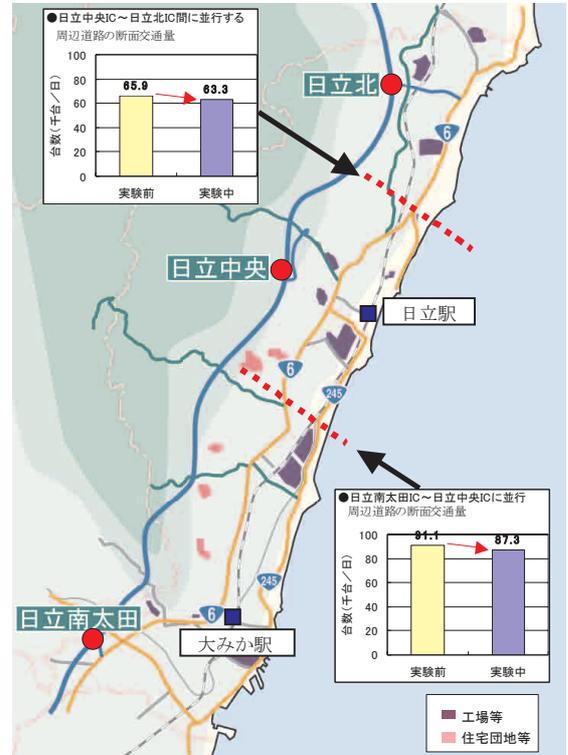


図 4-10 実施期間中における周辺道路の断面交通量の変化

実験期間中における日立市内の主要な一般道路の渋滞損失額を試算すると、社会実験前と比較し約 1,500 万円/日削減（平日）。

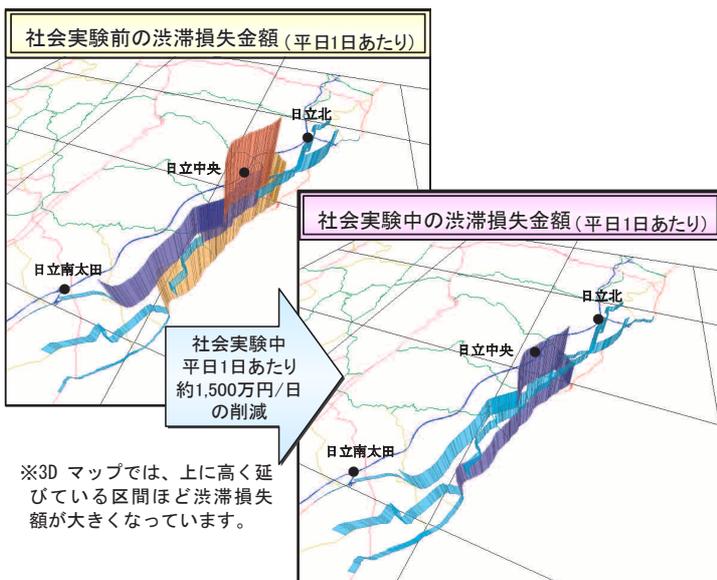


図 4-11 日立市における渋滞損失額の 3D マップの変化（試算値）

[バスの所要時間大幅短縮]

実験区間と並行する一般道を走る平日 7 時台の路線バス（大みか駅～日立駅）の所要時間が 76 分→58 分と 18 分短縮。

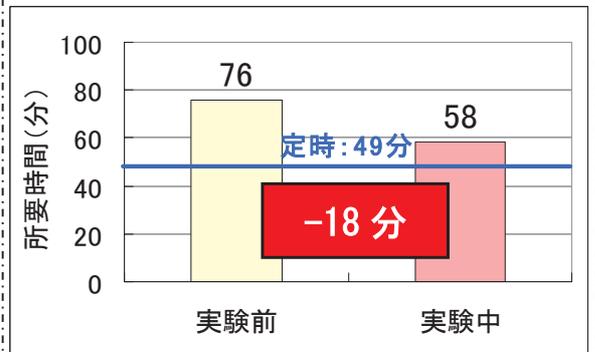


図 4-12 平日 7 時台の路線バスの所要時間の変化（大みか駅～日立駅）

■とぎれた高速道路を結ぶことが路線全体の利用促進に

香川県内の四国横断自動車道（高松自動車道）では、高松中央 IC～高松西 IC 間の開通により、平成 15 年 3 月 30 日に全線開通（全線有料）。この開通により、高松自動車道の利便性が大きく向上し、平成 15 年度は、全線にわたり交通量が大幅に増加。（区間平均 30%増（最大 80%増））



図 4-13 高松自動車道路線概要図

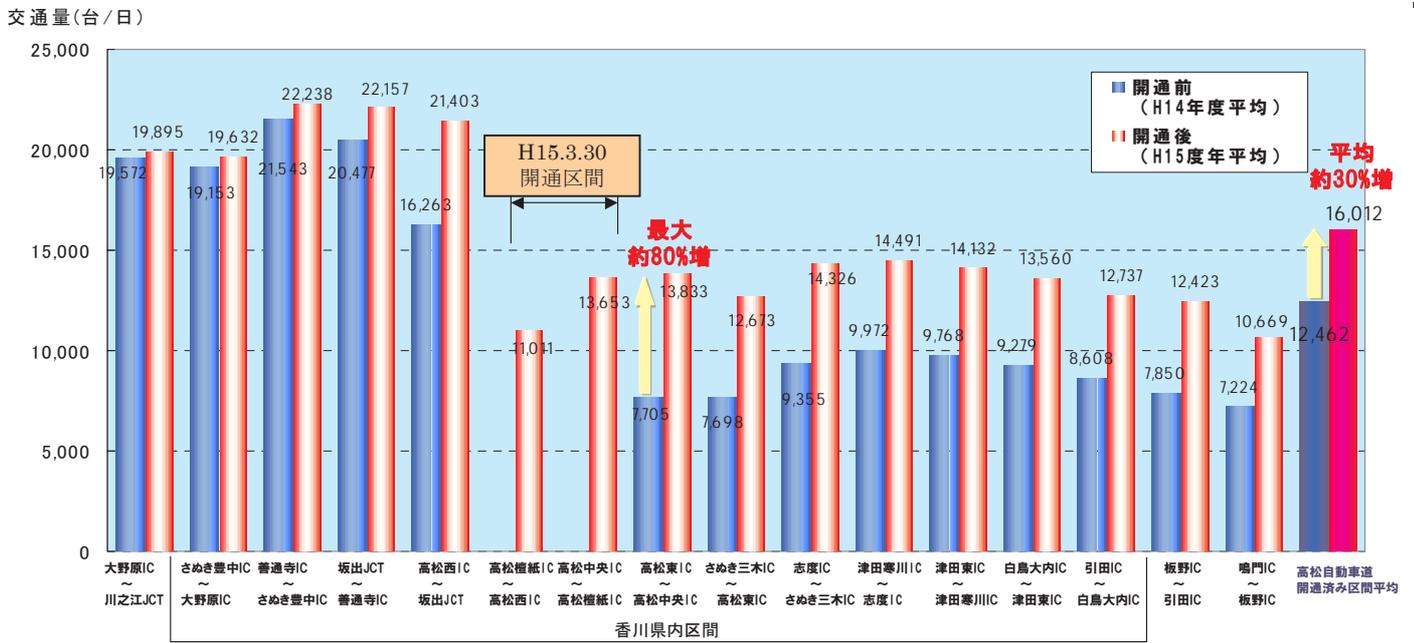


図 4-14 高松自動車道（高松中央 IC～高松西 IC）開通後における交通量の変化

【地域を結ぶ ～地域間の連携～】

(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政策展開

平成 16 年度は、サービスエリア・パーキングエリアに ETC 専用 IC を設置するスマート IC の社会実験を実施（実験候補箇所として全国で 35 箇所が登録）。

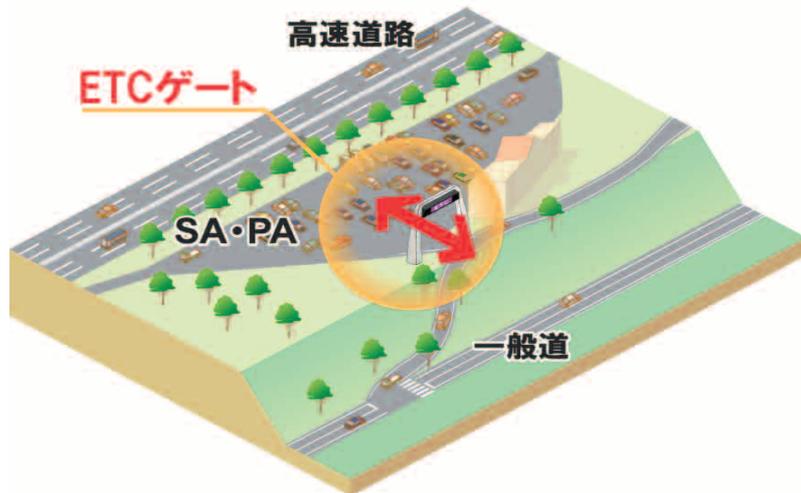
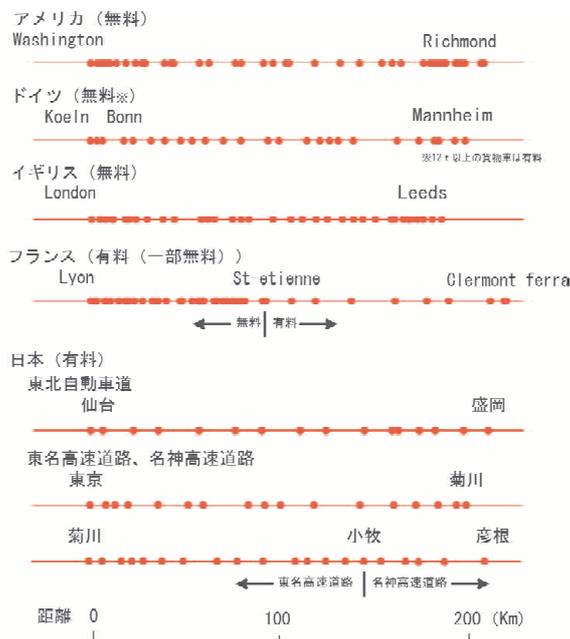


図 4-15 SA・PA に接続するスマート IC の社会実験

<参考> 諸外国に比較して長い日本の高速道路の IC 間隔



高速道路の平均 IC 間隔  
<有料>

日本 : 10 km  
 東北自動車道 (仙台～盛岡) : 12km  
 東名、名神高速道路 (東京～彦根) : 12km  
 注1) 日本の値は、供用中の高速自動車国道全路線の平均IC間隔

フランス : 10 km  
 注2) フランスの値は、供用中のオートルート全路線の有料区間の平均IC間隔。無料区間については不明。

<無料>

アメリカ : 5 km  
 ドイツ : 7 km  
 イギリス : 4 km  
 注3) アメリカ : I95 (Washington～Richmond)  
 ドイツ : A3, A67 (Köln～Mannheim)  
 イギリス : M1 (London～Leeds)  
 の路線の平均IC間隔

図 4-16 諸外国と日本の IC 間隔の比較

【関連する平成 16 年度の主な施策】

- 有料道路の弾力的な料金設定に向けた料金社会実験
- サービスエリア・パーキングエリアに接続するスマート IC の社会実験
- 規格の高い道路のネットワークの効果的・効率的な整備

(4) バックデータ

ポイント： 【平成14年度→平成15年度 規格の高い道路の走行台キロ・規格の高い道路を使う割合の増減量】

- ① 首都圏では、有料道路の交通量が減少したことにより大幅に減少
- ② 香川県では、高松自動車道の開通により大幅に増加

■ トップ10 ■ ワースト10

区分	平成15年度実績値				平成14年度実績値				規格の高い道路を使う割合増減量		規格の高い道路走行台キロ増減量	
	割合	台数	全道路走行台キロ 百万キロ/日	規格の高い道路走行台キロ 百万キロ/日	割合	台数	全道路走行台キロ 百万キロ/日	規格の高い道路走行台キロ 百万キロ/日	H14→H15	増減量	H14→H15	増減量
全国	13%		2,167	284	13%		2,167	284	-0.01%		-0.22	
北海道	4.6%	40	115.0	1	5.3%	19	114.8	1	0.12%	14	0.14	6
青森県	2.7%	47	27.1	32	0.74%	45	27.1	31	0.69%	9	0.05	13
秋田県	4.1%	43	27.2	31	1.1%	40	3.9%	43	27.1	32	1.07	41
岩手県	10.0%	27	36.8	24	3.6%	26	10.2%	25	37.0	24	3.77	25
山形県	2.9%	46	30.9	28	0.9%	43	2.8%	46	30.7	28	0.87	43
宮城県	12.1%	18	44.8	21	5.4%	16	12.1%	18	44.7	21	5.41	18
福島県	10.8%	23	50.0	16	5.4%	17	11.1%	23	50.1	16	5.57	16
東京都	19.0%	6	102.9	3	19.5%	3	19.1%	6	103.4	3	19.80	3
神奈川県	25.2%	1	74.2	10	18.6%	4	25.4%	1	74.2	10	18.85	4
千葉県	14.3%	14	76.5	8	10.9%	9	14.5%	14	76.8	8	11.10	9
埼玉県	16.1%	9	88.1	5	14.1%	7	16.2%	8	87.9	6	14.24	7
茨城県	7.9%	33	69.3	11	5.4%	15	8.1%	31	69.5	11	5.66	15
栃木県	11.0%	22	48.5	17	5.3%	18	11.3%	21	48.7	17	5.52	17
群馬県	10.0%	28	45.8	19	4.5%	22	10.1%	27	45.8	19	4.62	22
長野県	14.8%	13	54.0	13	7.9%	12	14.9%	12	54.1	13	8.07	12
山梨県	18.8%	7	23.1	38	4.3%	24	19.0%	7	23.3	37	4.44	24
新潟県	14.8%	12	60.3	12	8.9%	10	14.7%	13	60.1	12	8.84	10
富山県	8.1%	32	26.4	34	2.14%	33	8.1%	32	26.4	34	2.13	33
石川県	12.7%	17	26.6	33	3.3%	27	12.4%	17	26.5	33	3.28	28
静岡県	19.5%	5	75.4	9	14.6%	6	19.5%	5	75.5	9	14.77	6
岐阜県	10.1%	26	52.3	15	5.2%	20	10.1%	26	52.3	15	5.29	19
愛知県	15.5%	11	113.2	2	17.5%	5	15.4%	11	113.1	2	17.45	5
三重県	13.6%	16	46.5	18	6.3%	14	13.4%	16	46.3	18	6.18	14
滋賀県	20.9%	4	34.8	25	7.2%	13	21.1%	4	34.9	25	7.37	13
京都府	10.2%	24	32.9	27	3.3%	28	9.9%	28	32.8	27	3.25	29
大阪府	23.4%	3	93.5	4	21.9%	1	23.5%	3	93.6	4	21.96	1
兵庫県	24.6%	2	88.0	6	21.6%	2	24.6%	2	88.1	5	21.68	2
福井県	10.1%	25	21.8	41	2.2%	32	10.5%	24	22.0	41	2.30	32
奈良県	16.1%	8	20.8	42	3.3%	29	16.0%	9	20.7	42	3.31	27
和歌山県	6.4%	37	20.6	43	1.3%	39	5.6%	37	20.3	43	1.15	39
鳥取県	3.2%	45	16.0	47	0.5%	47	3.3%	44	16.1	47	0.54	47
島根県	3.5%	44	19.5	44	0.6%	46	3.3%	45	19.6	44	0.65	46
岡山県	11.2%	20	45.3	20	5.1%	21	11.5%	20	45.4	20	5.21	20
広島県	16.0%	10	53.6	14	8.5%	11	15.9%	10	53.6	14	8.53	11
山口県	11.8%	19	38.1	23	4.5%	23	11.9%	19	38.2	23	4.54	23
徳島県	5.2%	38	19.0	45	0.9%	42	5.1%	38	19.2	45	0.97	42
香川県	8.8%	30	22.7	40	2.0%	34	7.6%	33	22.3	40	1.68	35
愛媛県	8.6%	31	29.8	29	2.5%	31	8.5%	30	29.7	29	2.52	31
高知県	4.3%	42	18.2	46	0.7%	44	4.0%	42	18.2	46	0.73	44
福岡県	14.1%	15	79.1	7	11.1%	8	14.1%	15	79.1	7	11.13	8
佐賀県	11.2%	21	23.2	37	2.6%	30	11.3%	22	23.3	38	2.62	30
長崎県	6.5%	36	24.9	36	1.6%	36	5.8%	36	24.8	36	1.43	37
熊本県	9.6%	29	38.7	22	3.7%	25	9.5%	29	38.7	22	3.69	26
大分県	6.8%	35	29.5	30	2.0%	35	6.8%	34	29.5	30	2.02	34
宮崎県	4.5%	41	24.9	35	1.1%	41	4.4%	41	24.9	35	1.09	40
鹿児島県	4.7%	39	33.9	26	1.5%	37	4.6%	39	33.7	26	1.56	36
沖縄県	6.8%	34	23.0	39	1.5%	38	6.1%	35	22.8	39	1.39	38

注) このデータは、トラフィックカウンタなどにより常時交通量を把握できる区間のデータから全体を推計したものである。