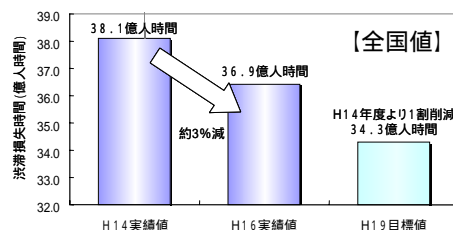


効果的な渋滞対策の推進

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。



(1)指標の動向

渋滞モニタリング区間の見直しにより、渋滞損失の全国値の推移が評価可能に

渋滞損失の全国値である 38.1 億人時間（平成 14 年実績）の傾向を把握するため、渋滞モニタリング区間を変更し、全国の累積渋滞損失時間の上位 6 割をカバーする区間を新モニタリング区間として設定。（図 1-1）

全国の渋滞損失時間は 37.6 億人時間(H15 実績)から 36.9 億人時間(H16 実績)へと約 2%減少

平成 17 年度は 36.2 億人時間(2%減少)を目標とし、さらなる渋滞対策を実施

(2)達成度報告(昨年度の成果)

マネジメントの取り組みを予算配分に反映 ～ 優先度明示方式による重点投資を実施

道路行政マネジメントと実際の予算配分を連携させる取り組みを実施。平成 17 年度予算配分より、渋滞損失を高い順に並べ、優先的に対策すべき箇所を明示する方式を導入し、渋滞の激しい箇所を抽出して、重点的な予算投資を実施。（図 1-2）

対策必要箇所の抽出に工夫 ～ 住民ニーズを的確に把握し、効果的な対策を実施

渋滞対策箇所を機械的に選ぶのではなく、満足度調査やアンケート調査を行った結果から適切に住民のニーズを捉えて事業箇所の抽出を行うなど、地域の実情に応じた対策箇所抽出を実施。（図 1-3）

環状道路の整備効果～ CO₂削減にも効果あり、他にも全国で効果的な対策を立案、実施

中部では東海環状自動車道等が開通し、渋滞緩和等の効果が発現。CO₂削減にも環状道路整備が有効であり、地球温暖化対策にも貢献していることを確認。（図 1-4,5）

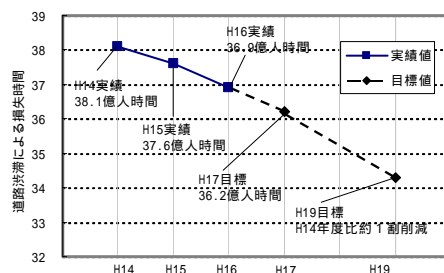
また、交差点改良等や都市圏における住民と連携した渋滞対策など、全国で地域の実情に応じた効果的な対策を立案、実施し、いずれにおいても事業による効果を発揮。（図 1-6,7）

(3)業績計画(今後の取組み)

より効率的・効果的な渋滞対策のさらなる検討

プローブカーによる精度の高いデータが取れている区間以外についても、データ取得の効率化に努め、可能な限り最新のデータに基づき客観的な分析を行い、より適格に渋滞箇所の把握を行う。また、対策事業の実施にあたっては、B/C や総合評価の結果等、費用対効果の視点をマネジメントに取り入れ、引き続き効果の高い渋滞対策事業の実施に努める。

平成 15 年度実績	年間約 37.6 億人時間(全国;計算値)
平成 16 年度	実績 渋滞損失を約 2%削減し、36.9 億人時間まで減少 (旧モニタリング区間:5.8 億人時間まで減少)
	目標 年間約 5.7 億人時間(旧モニタリング区間;実測値)
中期的な目標	平成 19 年度までに 1 割削減
平成 17 年度の目標	新モニタリング区間における渋滞損失を約 2%削減し、36.2 億人時間まで減少



担当： 道路局 企画課 道路経済調査室