


圏央道 日の出IC—あきる野IC の開通により年間約 40 億円の便益

- 【沿道環境の改善】 CO₂の削減量：約 460 t-CO₂/年
- 【交通量の減少】 国道 411 号：18,412 台/日→13,989 台/日
- 【所要時間の短縮】 鶴ヶ島市役所～八王子 IC
 - 一般道利用の場合 [国道 16 号、国道 407 号] 約 110 分
 - 圏央道利用の場合 [圏央道、国道 411 号] 約 60 分

◆環境の改善
 交通状況の改善に伴いCO₂の排出量が削減
CO₂の削減量：約460t-co₂/年
 ※日比谷公園の面積(約16ha)の約2.7倍に相当する森林の年間CO₂吸収量と同等



日の出IC～あきる野IC開通
 年間約40億円の便益



図 1-5 圏央道 日の出 IC-あきる野 IC 開通効果

■効果的な事業実施により渋滞解消 ～ 早期に効果が発現する箇所から段階的に実施して対策

早い、安い、効果的な事業の実施 ～国道 8 号 西念立体化 諸江南新保 6 車線化～【金沢河川国道事務所】

- 【現況】 国道 8 号の西念地区は朝夕のラッシュ時に西念、南新保交差点を中心として 2～3km の渋滞が発生。
- 【分析】 このため、渋滞の最も激しい西念地区について交差点立体化事業を実施し、平成 14 年度に完成。西念交差点の渋滞は解消したが、周辺の交差点で渋滞が悪化。
- 【対策】 渋滞が悪化した諸江～西念交差点間では国道 8 号と北陸自動車道間の用地を有効利用して 4 車線→6 車線化に着手。平成 15 年度完成。
- 【効果】 国道 8 号諸江～西念交差点間の渋滞をほぼ解消 (渋滞長 2,500m→140m)

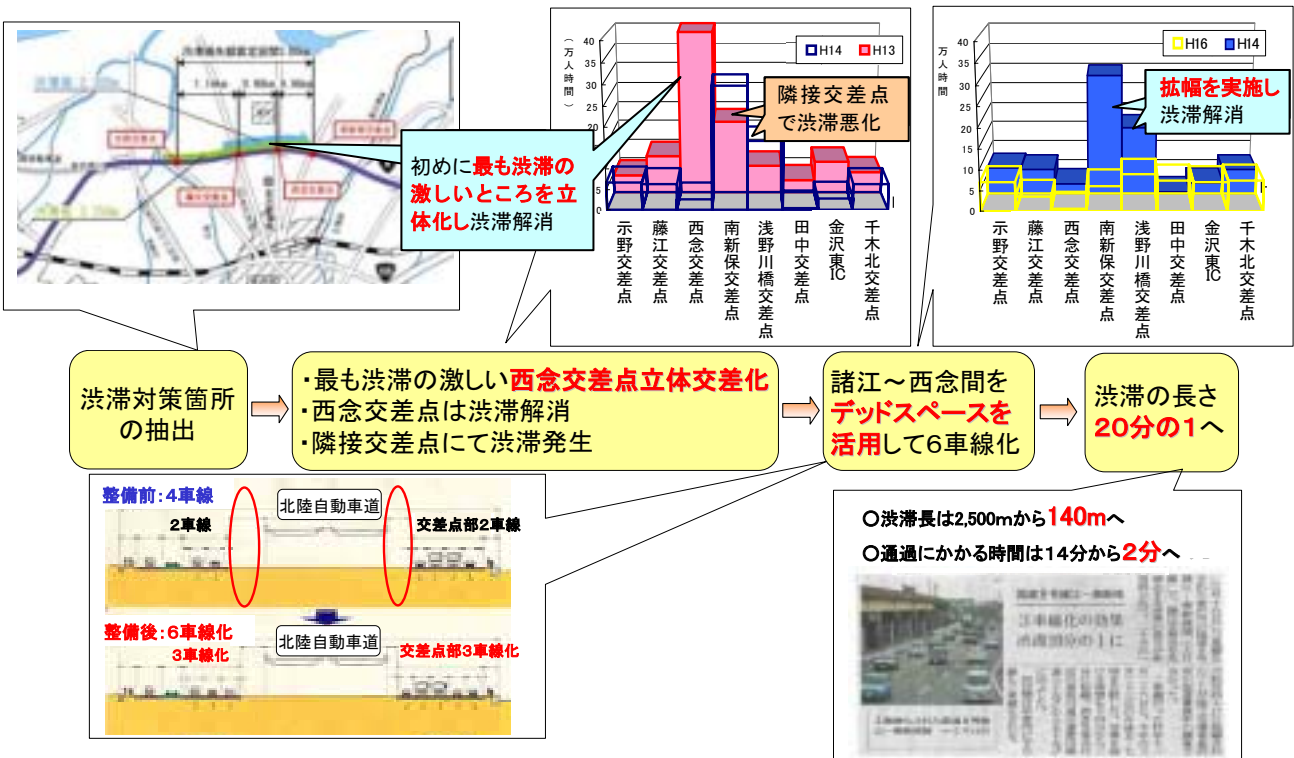


図 1-6 国道 8 号 西念交差点の渋滞対策事例

■利用者ニーズの把握 ～住民との連携

松山都市圏の渋滞解消を市民と共に推進（アンケート結果を反映させ、住民と連携を図りながら事業推進）

【現状】松山都市圏では主な幹線道路において慢性的な渋滞が発生。

【分析】渋滞長、通過時間のデータによる渋滞対策が必要な箇所と住民アンケートによる意識調査箇所が一致。

【実施】渋滞が特に懸念されている交差点について、民間の委員を含めた「松山都市圏幹線道路渋滞対策懇談会」を設立し、整備方針・手法について議論。「松山都市圏幹線道路景観検討会」で景観にも配慮しながら事業を鋭意推進。

【効果】懇談会・委員会の情報を共有化することで、周辺住民の理解を得られるとともに、事業の重要性を市民が認識

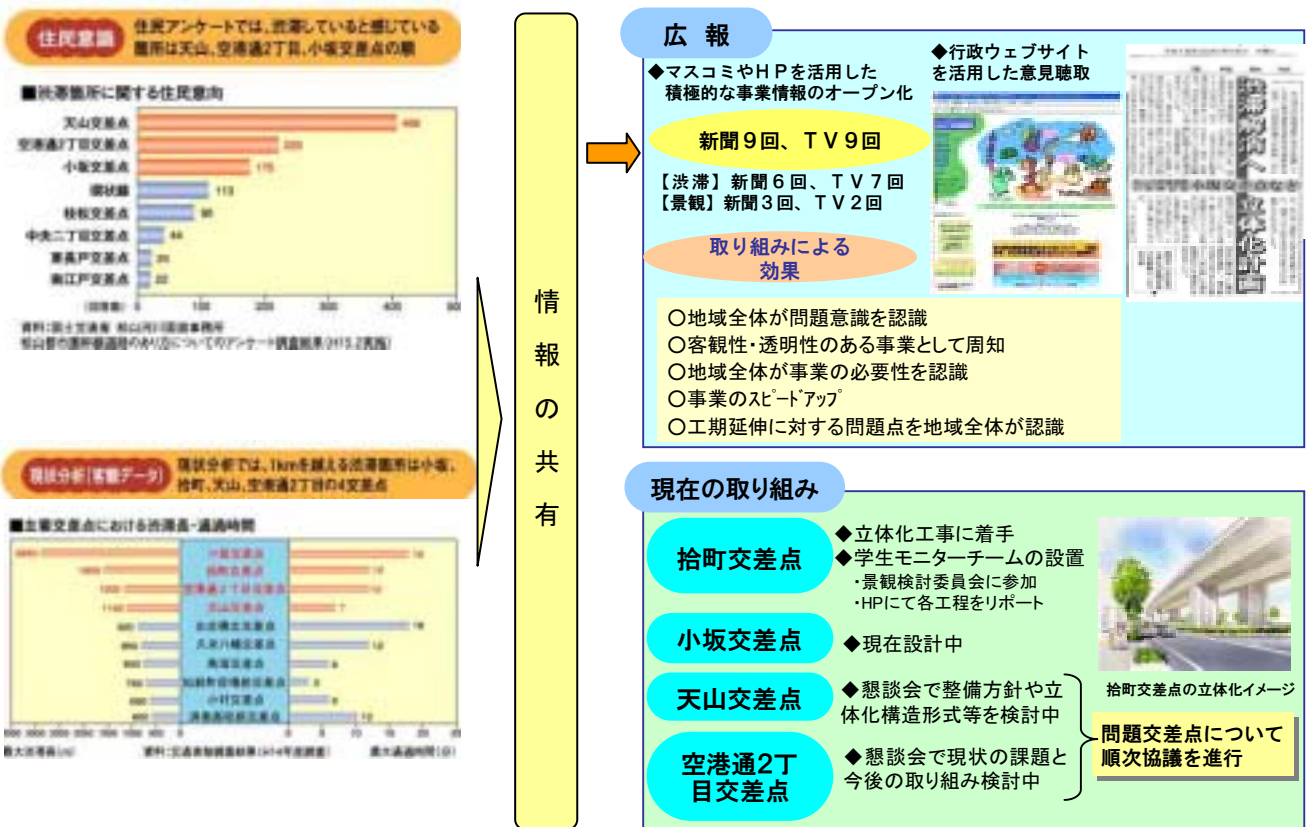


図1-7 松山都市圏における住民と連携した渋滞対策取り組み事例

(3) 業績計画（今後の取組み）

■より効果的・効率的な渋滞対策のさらなる検討

精度の高いデータが取得可能な直轄事業においては、客観的な渋滞対策箇所の把握について仕組み作りを行ったところであるが、精度の高い渋滞データが取得できない補助国道事業などにおいても、データ取得の効率化に努め、客観性の高い、事業箇所の抽出方法について検討し、さらなる予算の重点配分を行う。

また、渋滞損失時間だけでは渋滞の特性によって事業の必要性を十分に評価できない面があるため、引き続き、利用者のニーズ等を加味してできるだけ客観的かつ透明な総合評価を実施し、費用対効果が高い箇所については事業実施箇所の選定にあたり考慮するなど、機械的に上位2割を基準とするのではなく、それ以外であっても効果の高い事業箇所を適切に抽出していく手法の検討を行う。

さらに松山都市圏の取組みのように関係機関や市民と十分連携して対策を実施することにより高い効果が期待されることから、行政と事業者、及び住民が連携して都市内の渋滞解消を図る取組みを促進させる。

【関連する平成17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。また、渋滞の激しい交差点についてはCO₂削減アクションプラン（仮称）に盛り込みCO₂削減に資する道路事業を重点的に展開。

- ・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