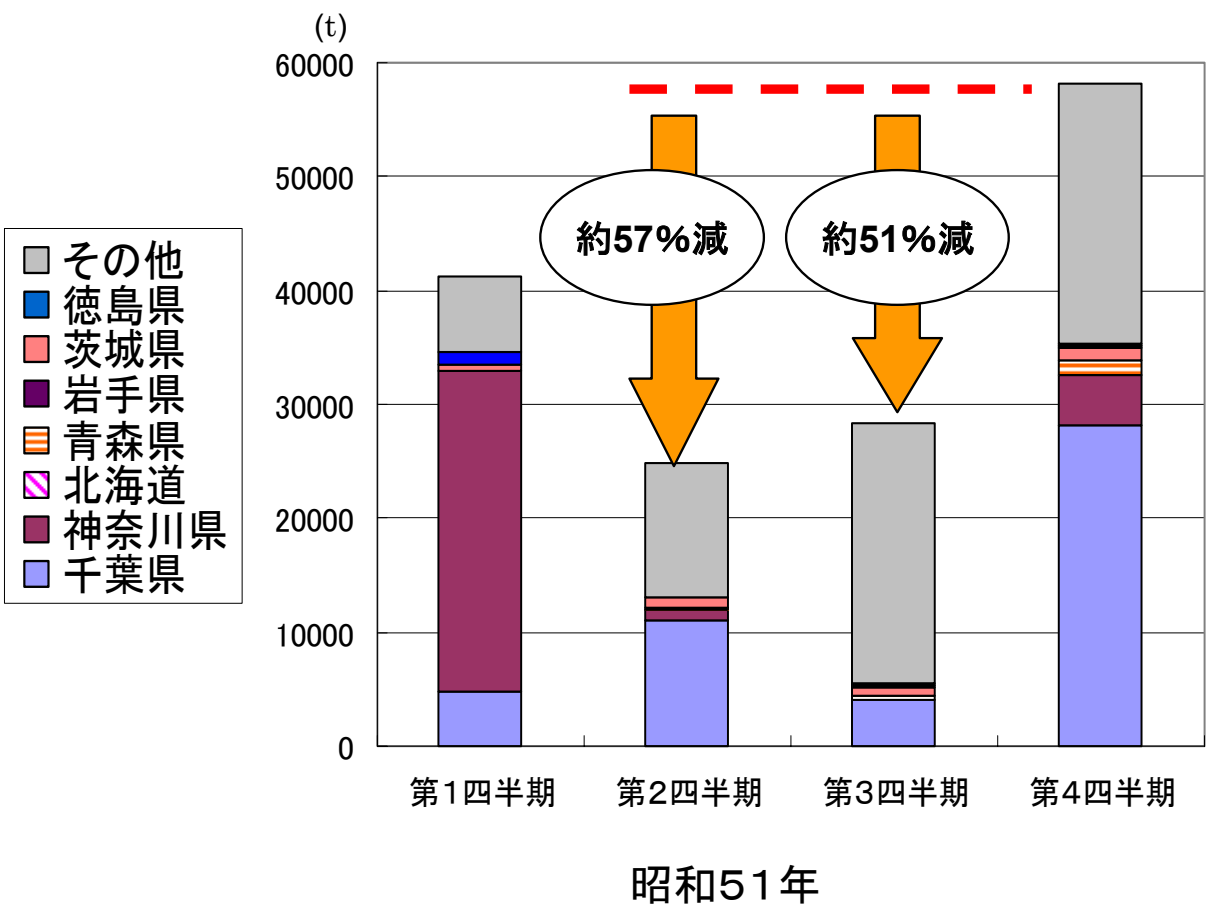
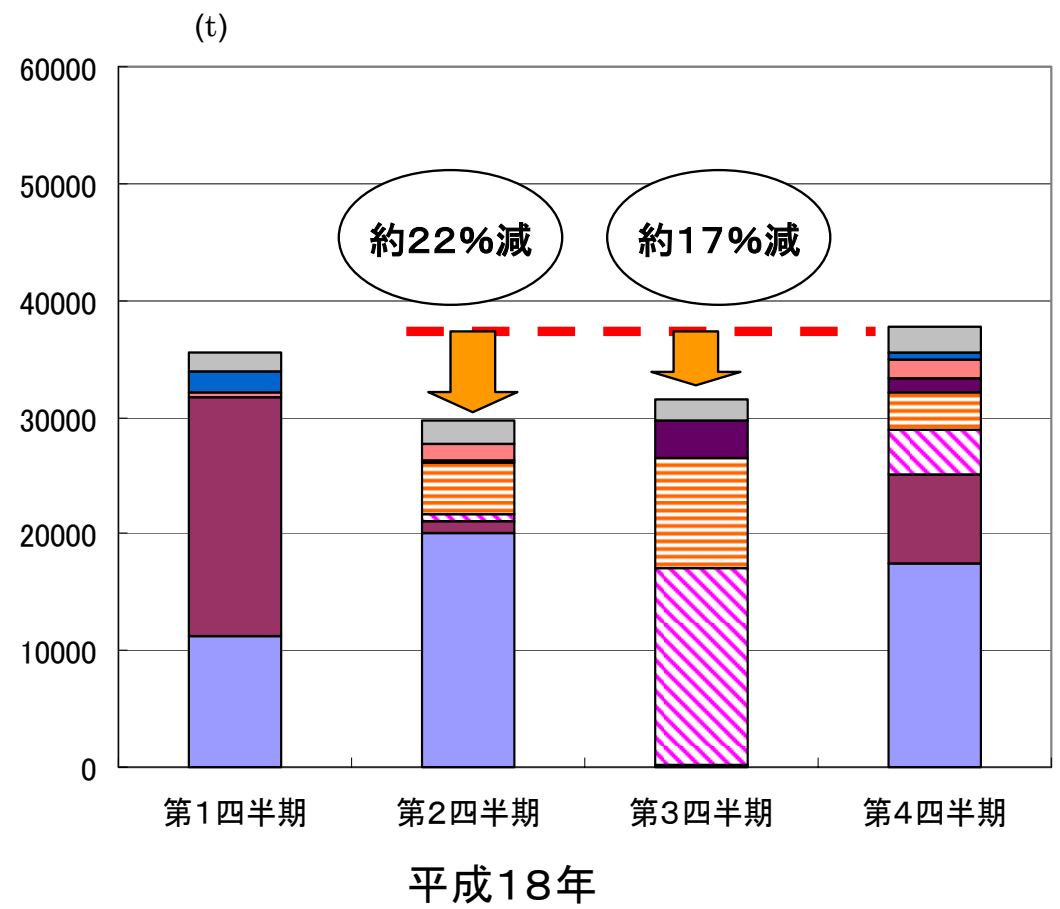


地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○東京都中央卸売市場におけるだいこんの取扱量は、昭和51年時点では、第1および第4四半期に集中。第2および第3四半期には第4四半期の半分以下に減少していた。

○現在では、遠方の北海道産や青森県産等の取扱量が年間を通して増加し、年間を通じた安定供給が実現している。

東京都中央卸売市場における四半期別だいこん取扱量の推移

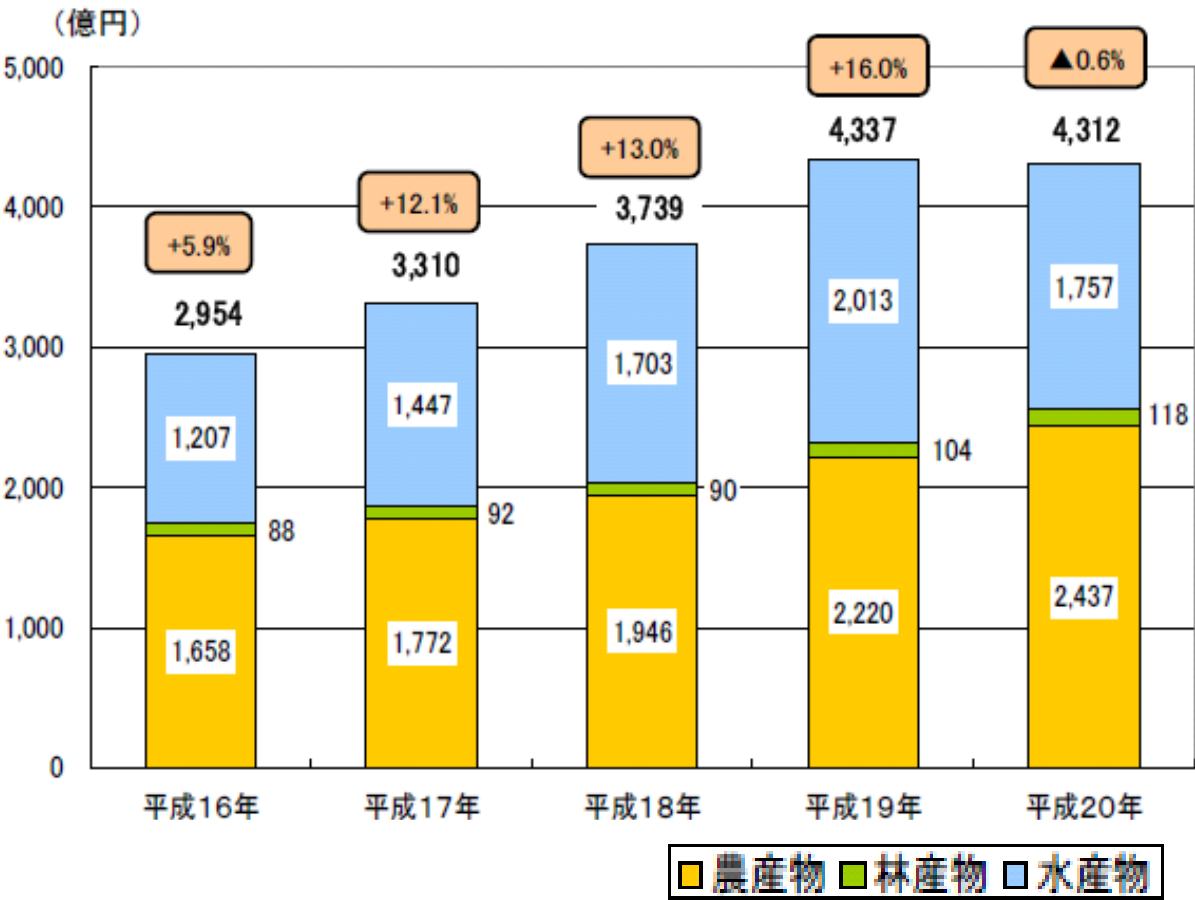


出典：東京都中央卸売市場青果物流通年報

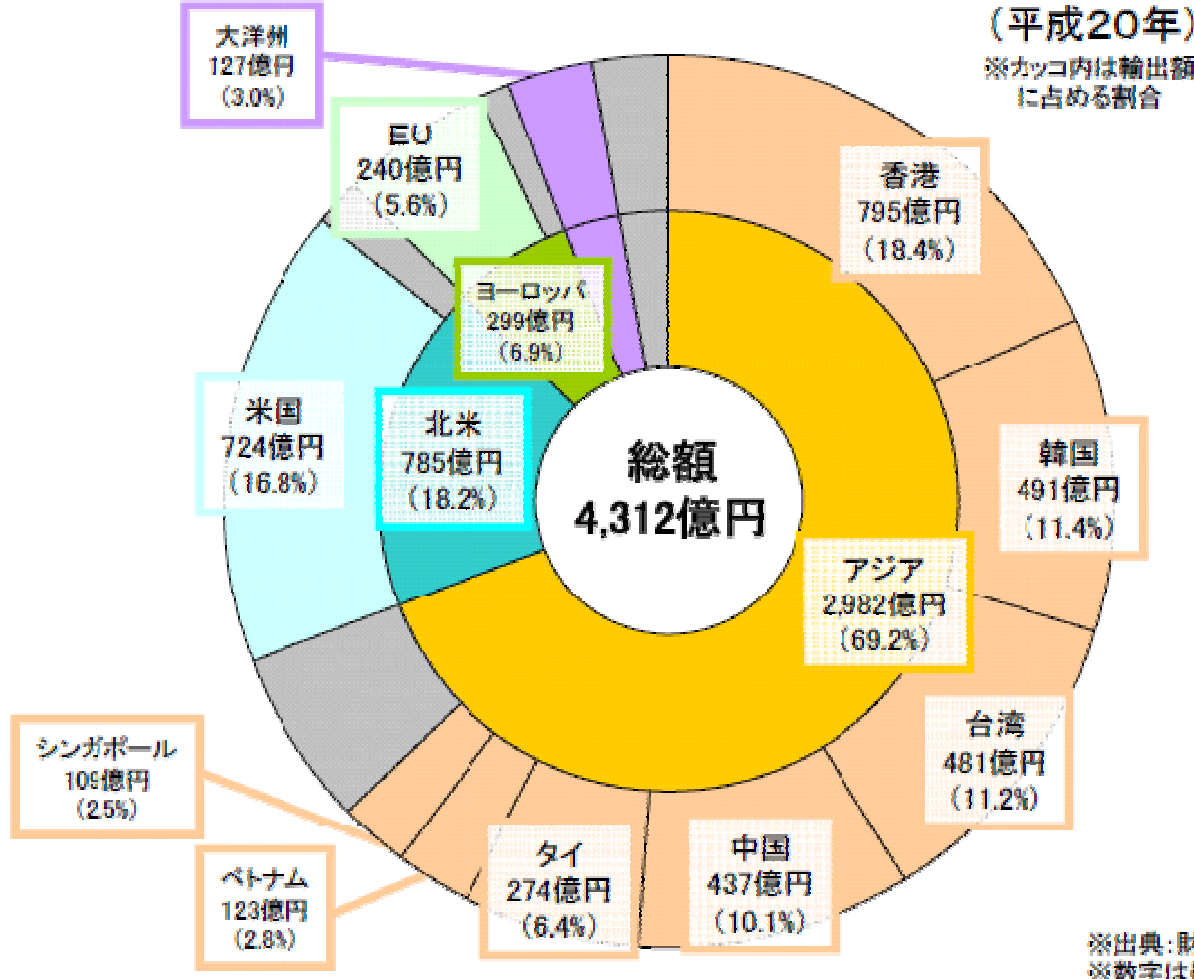
地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○農産物等の輸出額では、特に、農産物や林産物が引き続き伸びを示している。
 ○輸出先は、輸出額で見ると、約7割がアジア向けとなっている。

【農水産物等の輸出額推移】



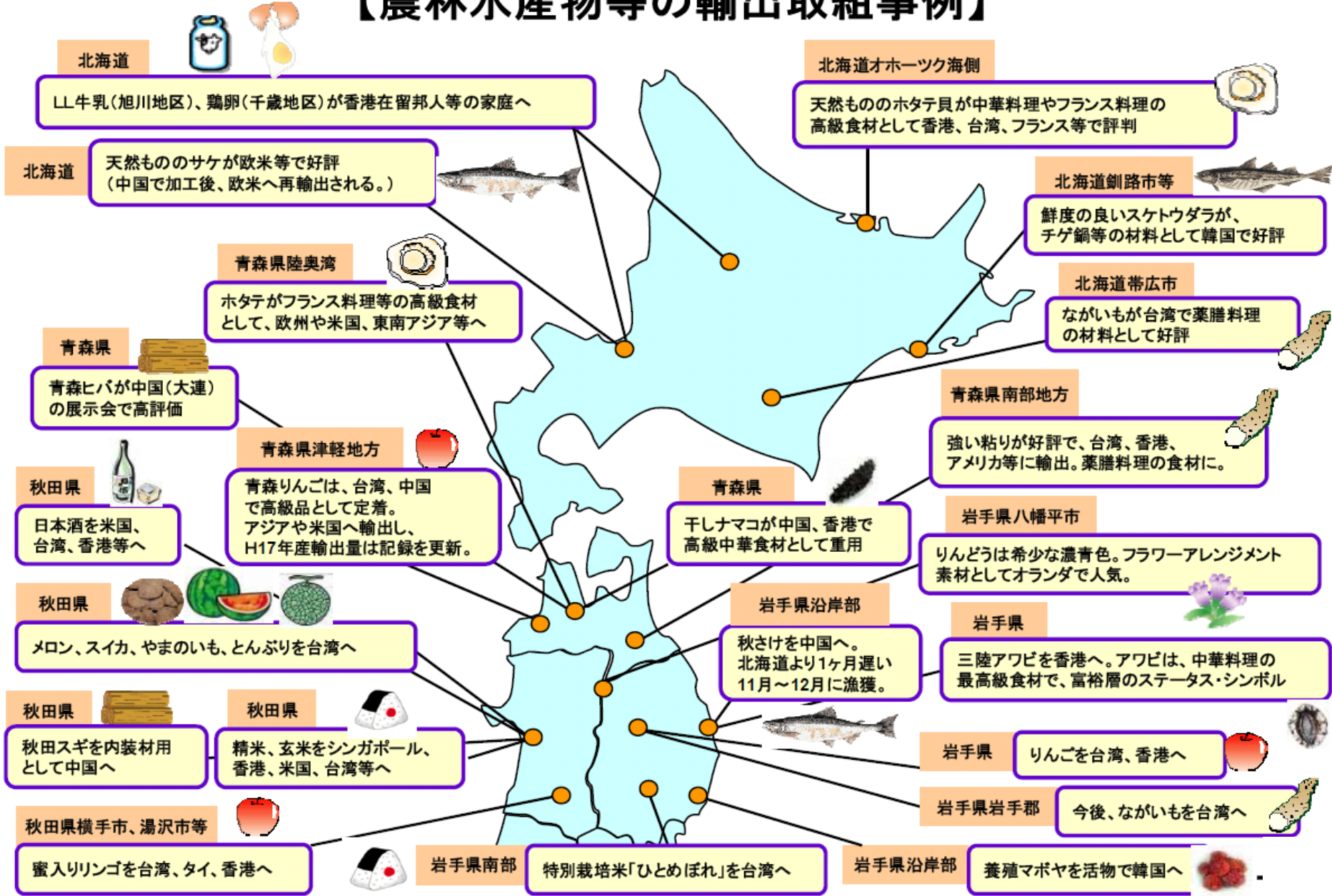
【農水産物等の輸出額の国・地域別内訳】



地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○世界的な日本食ブームの広がりや、アジア諸国等を中心とした富裕層の増加により、各地域で、農林水産物等の輸出が行われている。

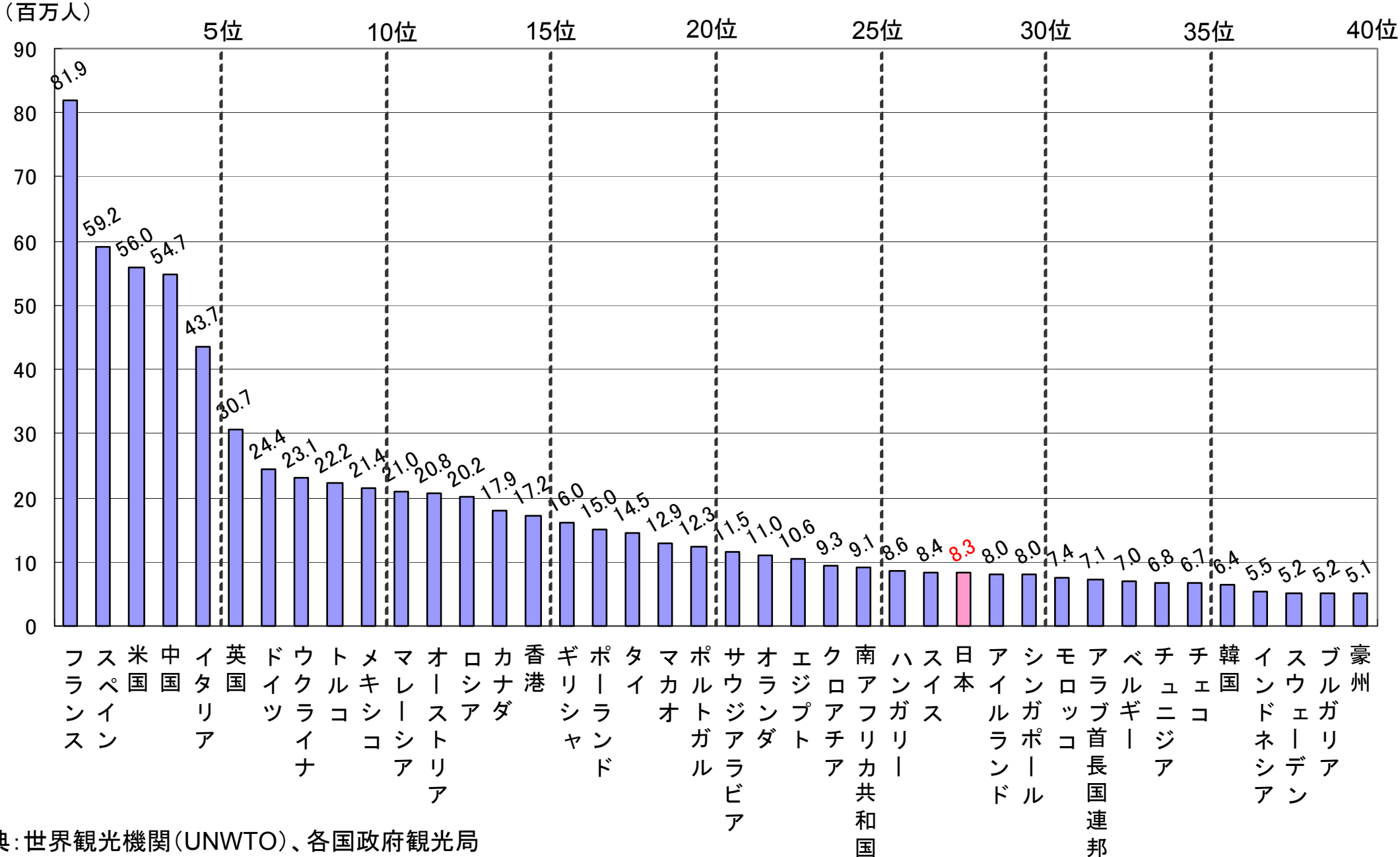
【農林水産物等の輸出取組事例】



地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○日本への外国人旅行者は、年々増加しているものの、世界で28位、アジアで6位。

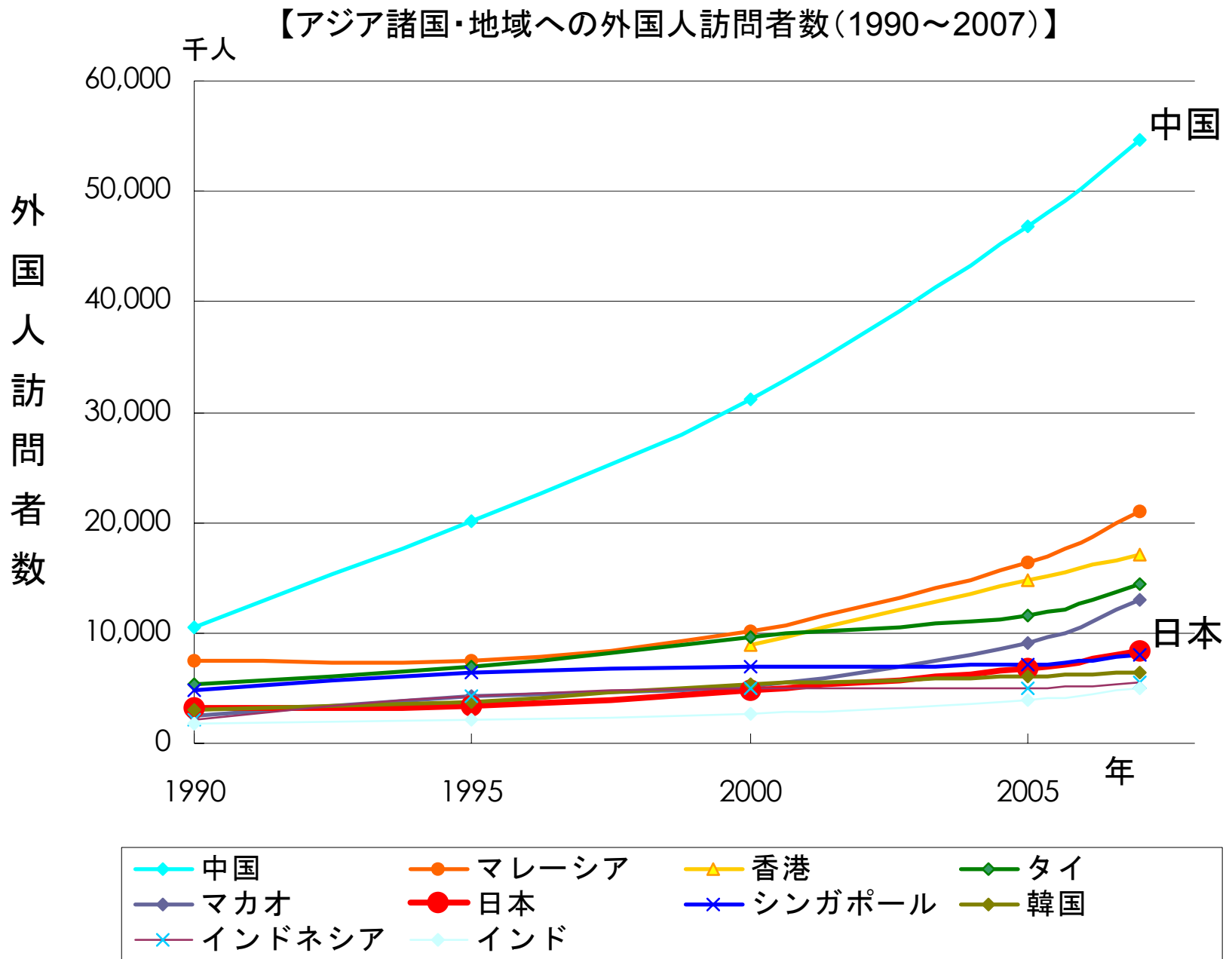
【世界各国・地域への外国人訪問者数(2007年 上位40位)】



出典: 世界観光機関(UNWTO)、各国政府観光局
 作成: 日本政府観光局(JNTO)

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○アジア諸国・地域への外国人訪問者数は増加しているが、特に中国の増加が大きい。



地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

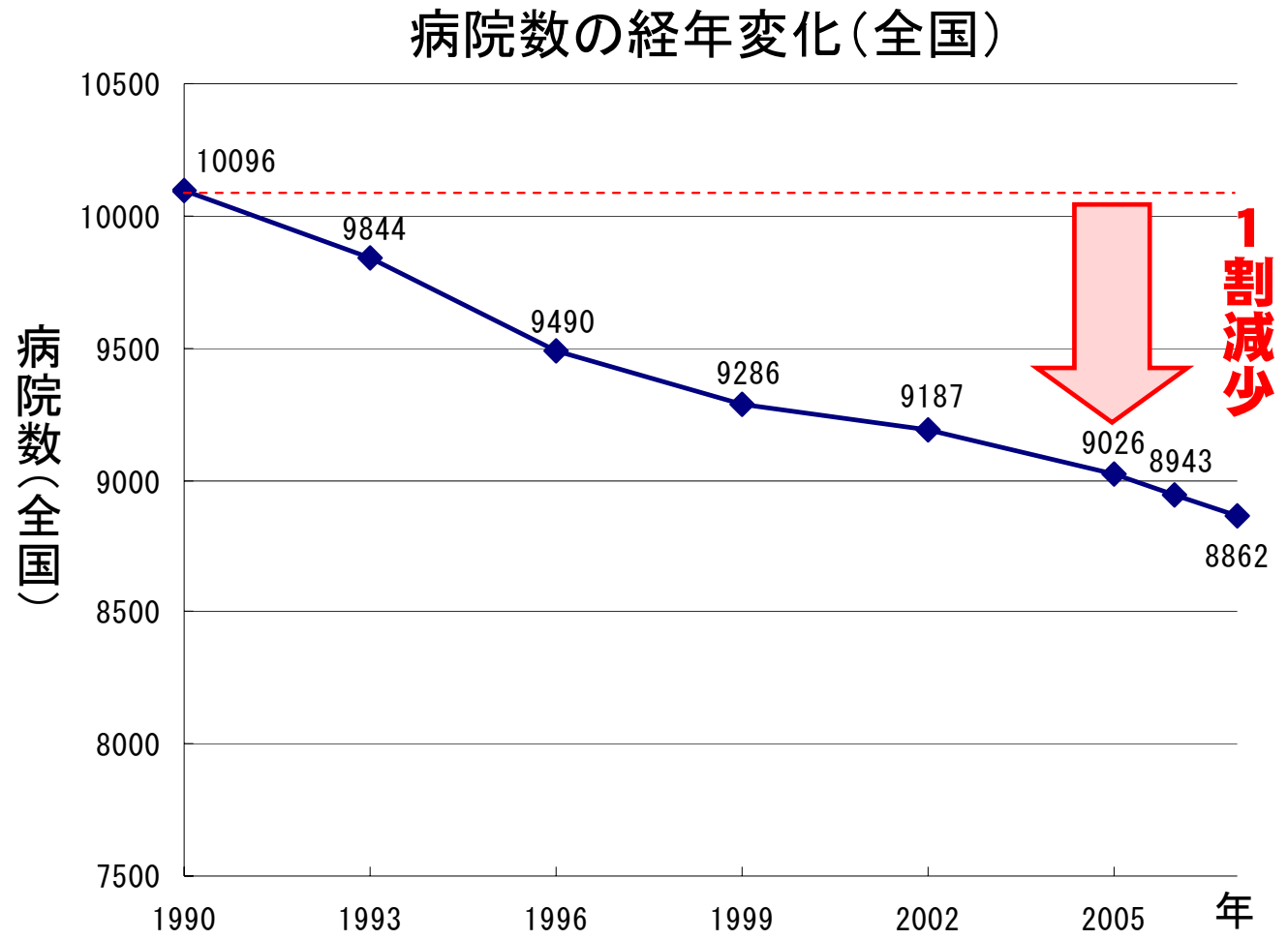
- 移動支障区間や速達性が担保できない区間も多く、医療機関へのアクセスにも問題がある。
- 全国における病院の数は、概ね15年間で1割減少した。



救急車など緊急車両がスムーズに走行できない箇所



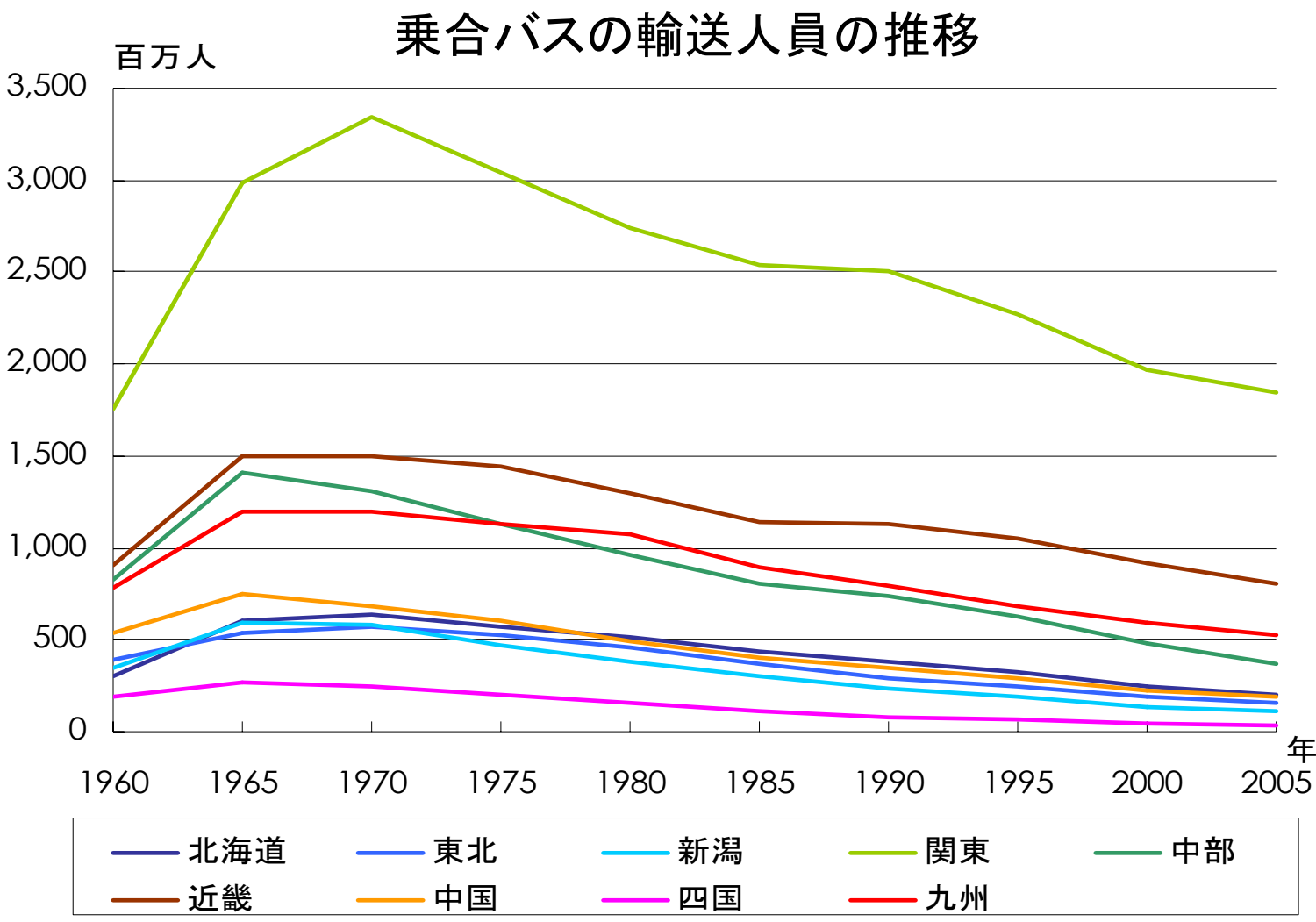
山間部の狭隘な道路



※病院: 医師が医業を行う場所であって、患者20人以上の入院施設を有するもの。

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○乗合バスの輸送人員は、1970年前後を境に大きく減少している。
 ○特に四国地方をはじめとする地方部において輸送人員の減少率が大きく、走行台キロも減少している。



乗合バスの輸送量の変化 (1970年～2005年)

地方運輸局区分	1970年から2005年までの乗合バスの輸送量の変化	
	輸送人員	走行台キロ
北海道	68%減	10%増
東北	73%減	2%減
新潟	81%減	19%減
関東	45%減	10%増
中部	72%減	23%減
近畿	46%減	17%増
中国	71%減	2%減
四国	84%減	20%減
九州	56%減	19%増
全国	58%減	3%増

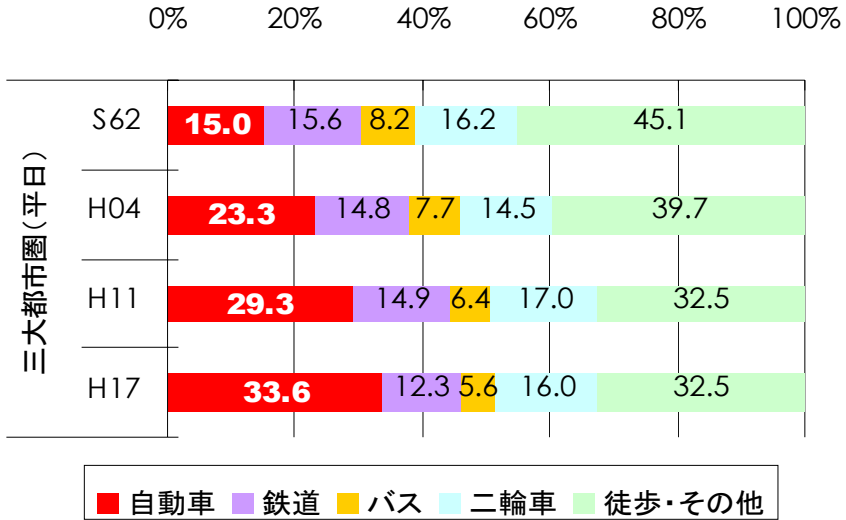
※地方運輸局区分(地方運輸局再編[2002年]前の区分)
 ・北海道: 北海道
 ・東北: 青森県、岩手県、宮城県、福島県
 ・関東: 茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県
 ・新潟: 秋田県、山形県、新潟県、長野県
 ・中部: 富山県、石川県、福井県、岐阜県、静岡県、愛知県、三重県
 ・近畿: 滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山県
 ・中国: 鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県
 ・四国: 徳島県、香川県、愛媛県、高知県
 ・九州: 福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、沖縄県

出典：国土交通省「陸運統計年報」「自動車輸送統計調査年報」より作成

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

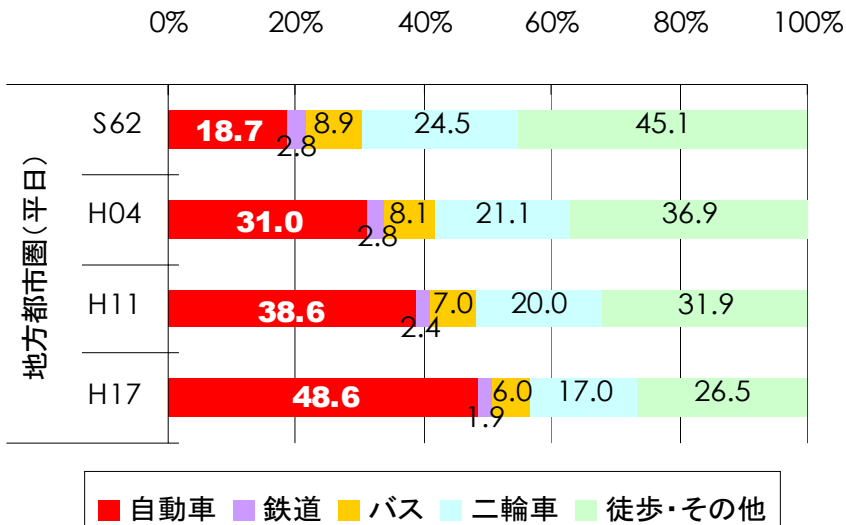
○地方都市圏において高齢者の自動車利用率が増えている。

高齢者の代表交通手段別利用率



高齢者の
免許保有率
(三大都市圏)

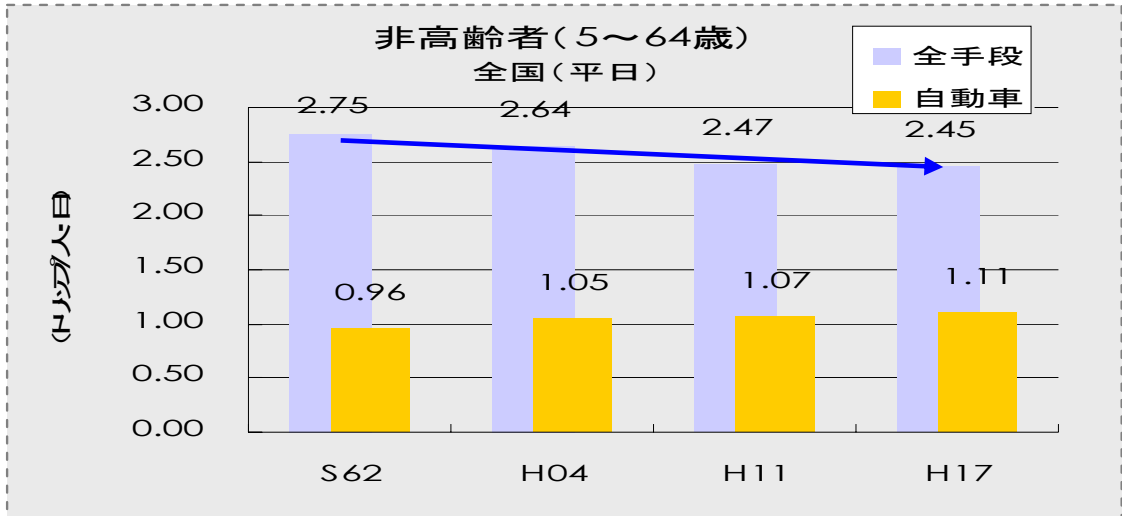
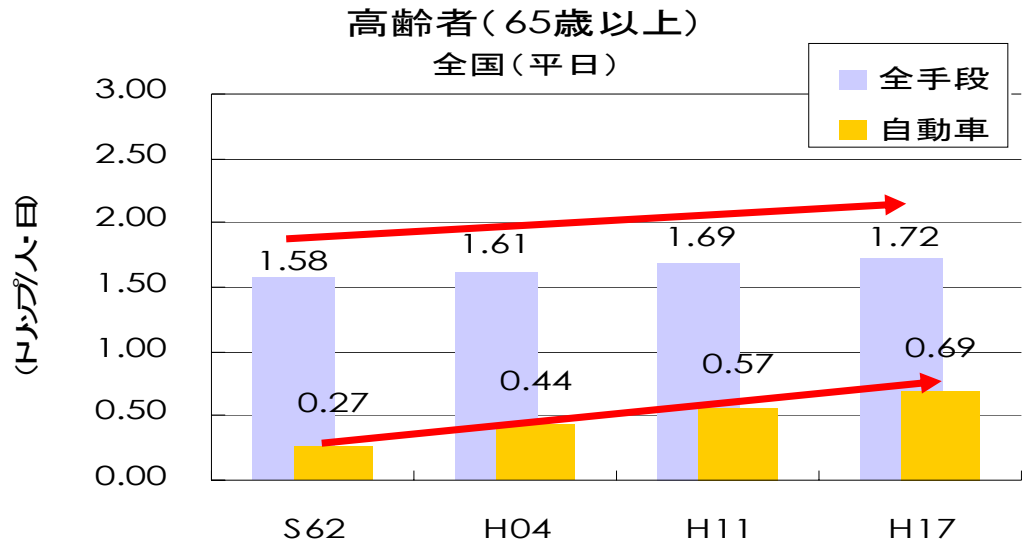
40%



高齢者の
免許保有率
(地方都市圏)

44%

高齢者1人1日あたりのトリップ数



出典：「都市における人の動きー平成17年全国都市交通特性調査集計結果からー」（平成19年5月 国土交通省都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室）
 「都市における人の動きー平成17年全国都市交通特性調査集計結果2ー」（平成20年3月 国土交通省都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室）
 「運転免許統計（平成20年版）」（警察庁交通局運転免許課）

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○生活道路に通過交通が流入し、沿道環境に悪影響を及ぼしている箇所がある。



奈良県斑鳩町



千葉県鎌ヶ谷市



熊本県熊本市

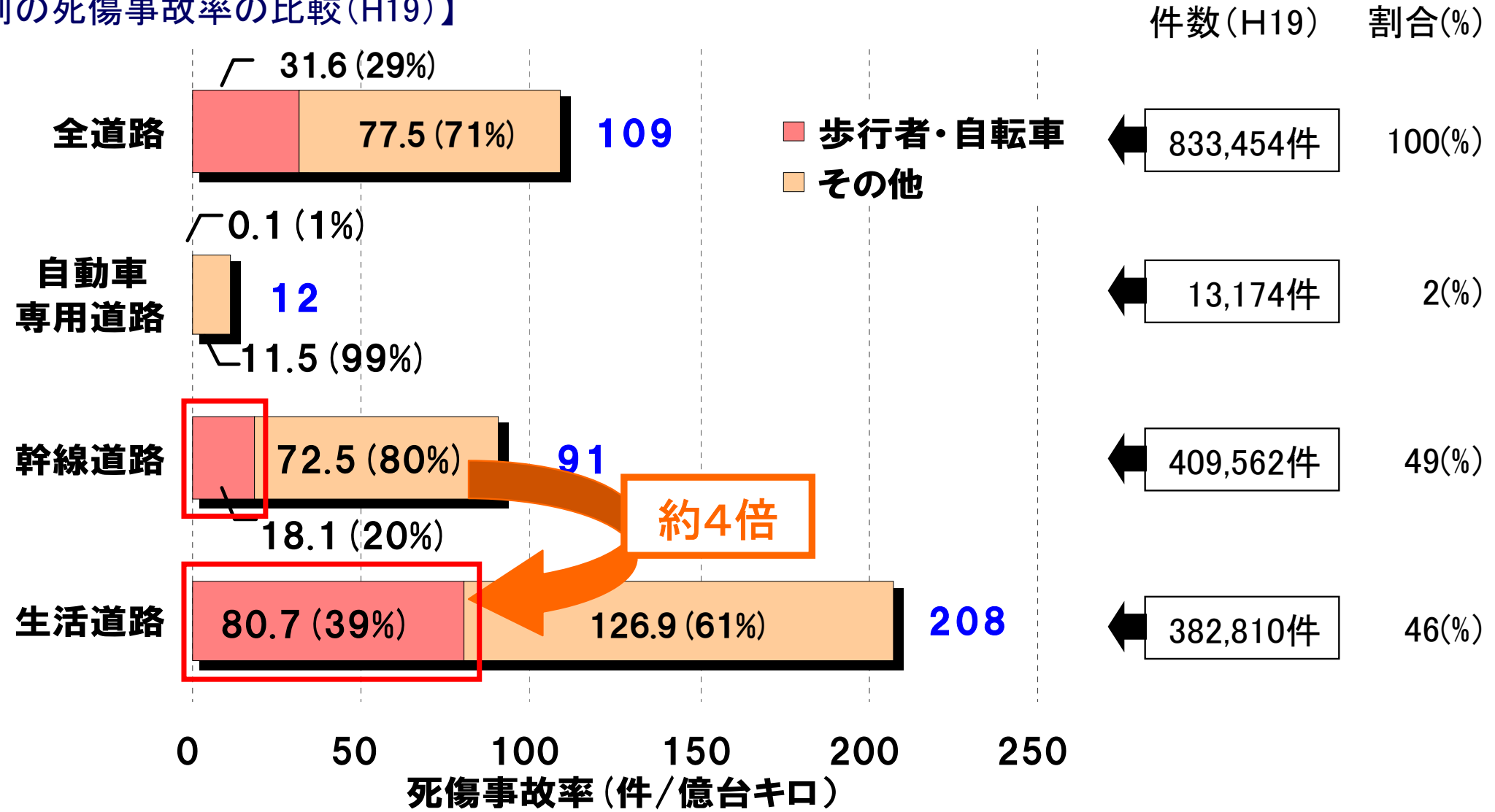


東京都国分寺市

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○生活道路については、特に、歩行中及び自転車乗用中の死傷事故率が高くなっている。

【道路種類別の死傷事故率の比較(H19)】

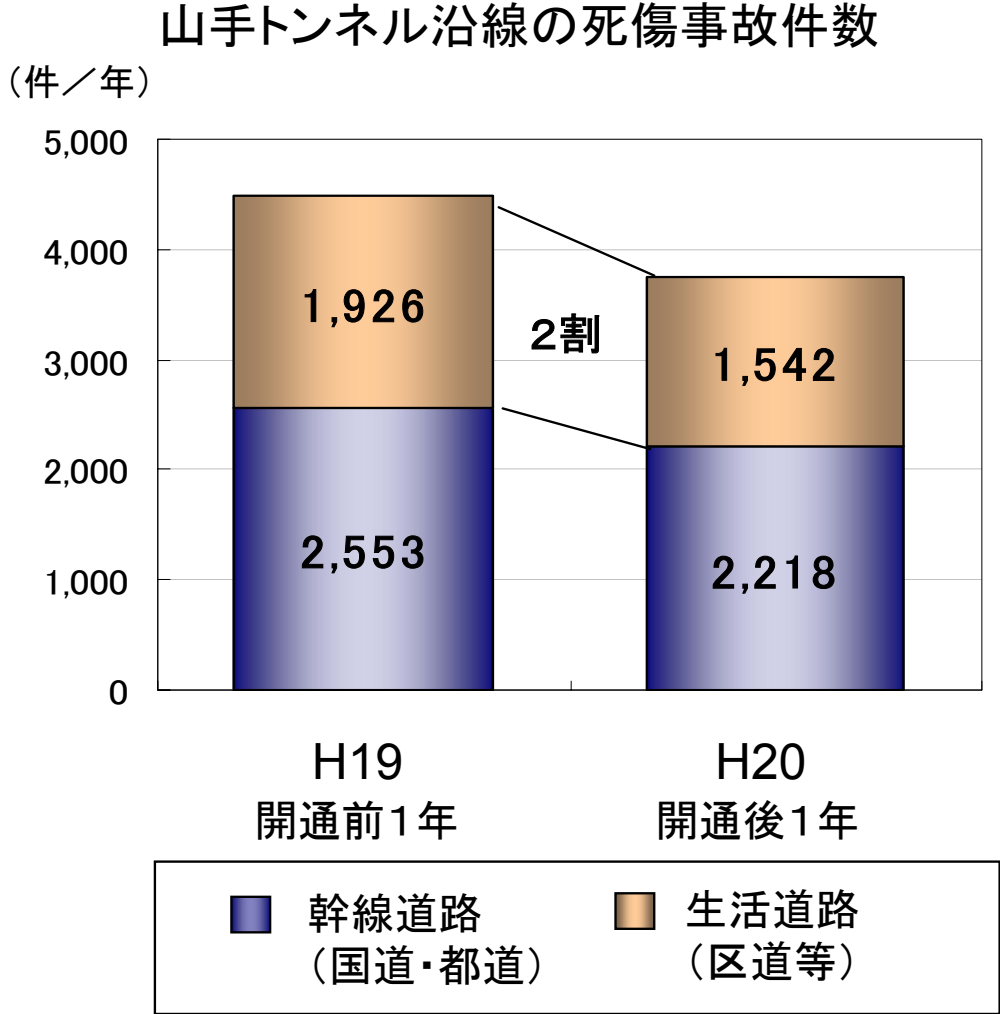


出典: 交通事故総合分析センター資料

注: 件数については、その他の道路26,908件があるため、合計が全道路の数字とならない。

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

- 中央環状新宿線山手トンネルの開通前は、開通後に比べ、沿線の生活道路における事故が約2割多かった。
- 混雑する幹線道路を迂回して生活道路に流入する交通が、開通前は、開通後より多かったと考えられる。



出典：「東京の交通事故」警視庁交通部
 ※中央環状新宿線沿線の警察署内の事故件数から集計 (代々木・新宿・戸塚・中野・野方・池袋・目白)

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○都市の景観や街並みと調和した道路や多様な利用が地域の価値を高めている。



六本木けやき坂イルミネーション
(出典:道路ルネッサンス研究会資料)



横浜市(オープンカフェ)



生活道路における景観向上



定禅寺通り(緑化)

地域の活力基盤、充実した生活の場の提供

○地域の実情に応じ、安価で狭隘な箇所への適用が可能な軒下・裏配線の活用するなど、景観・街並みと調和した取り組みが行われている。



福島県下郷町大内宿



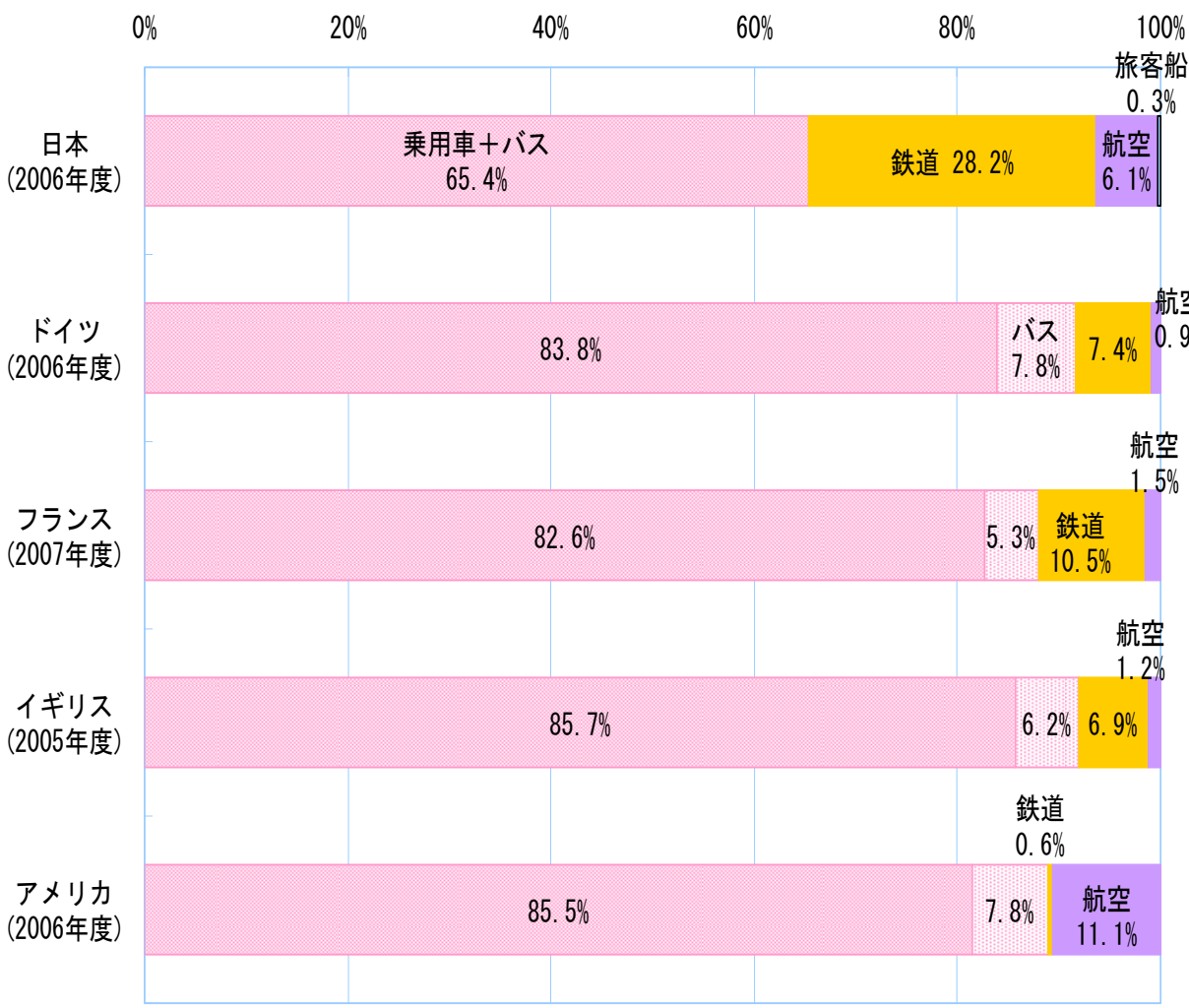
三重県亀山市

交通システムとしての課題

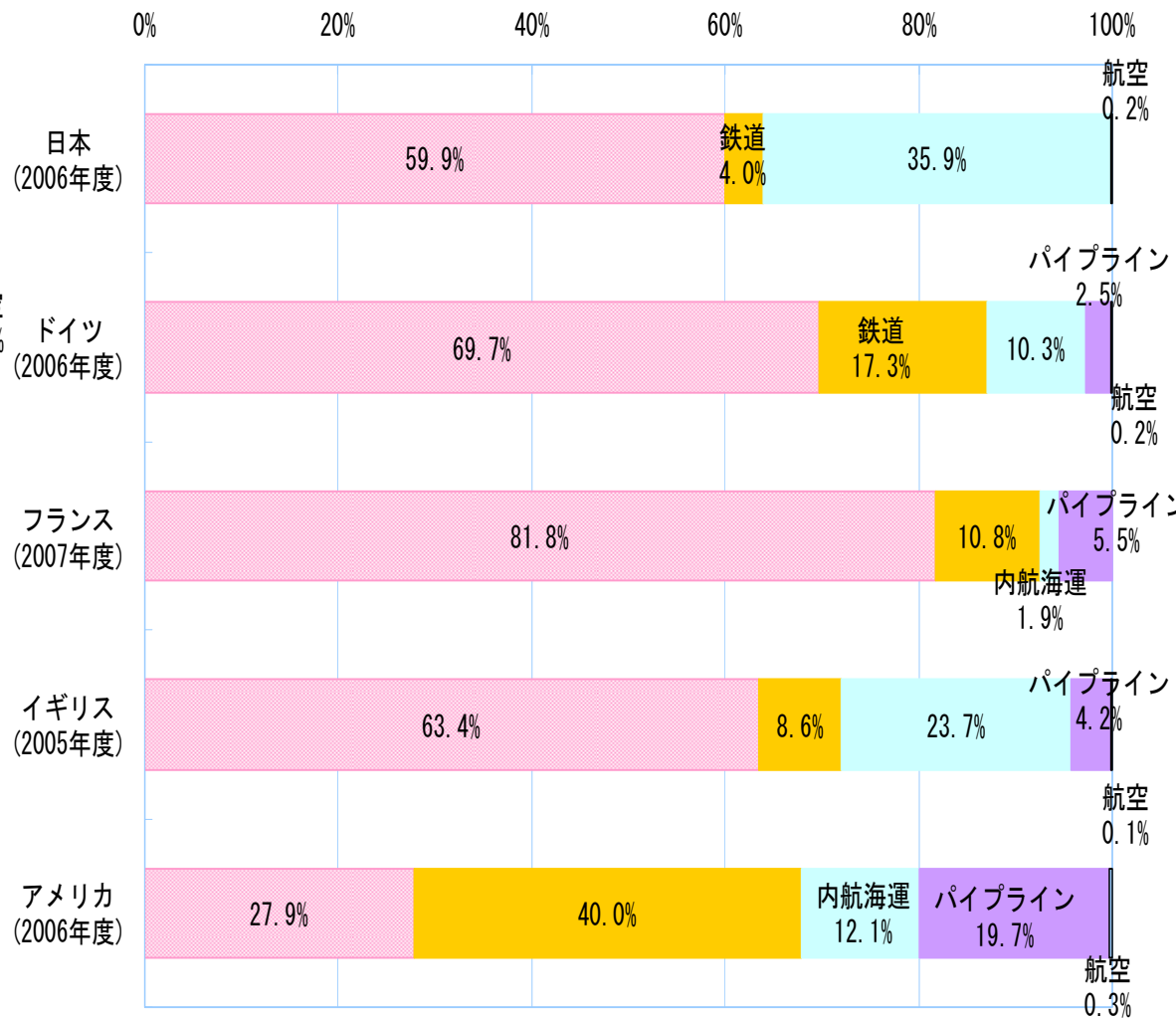
交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○日本では、旅客・貨物双方において自動車の分担率が他の交通モードに比べて最も高いが、旅客において鉄道の利用割合が、貨物において内航海運が高く、自動車の割合は欧米諸国ほど高くはない。

【旅客輸送人キロの国際比較】



【貨物輸送トンキロの国際比較】



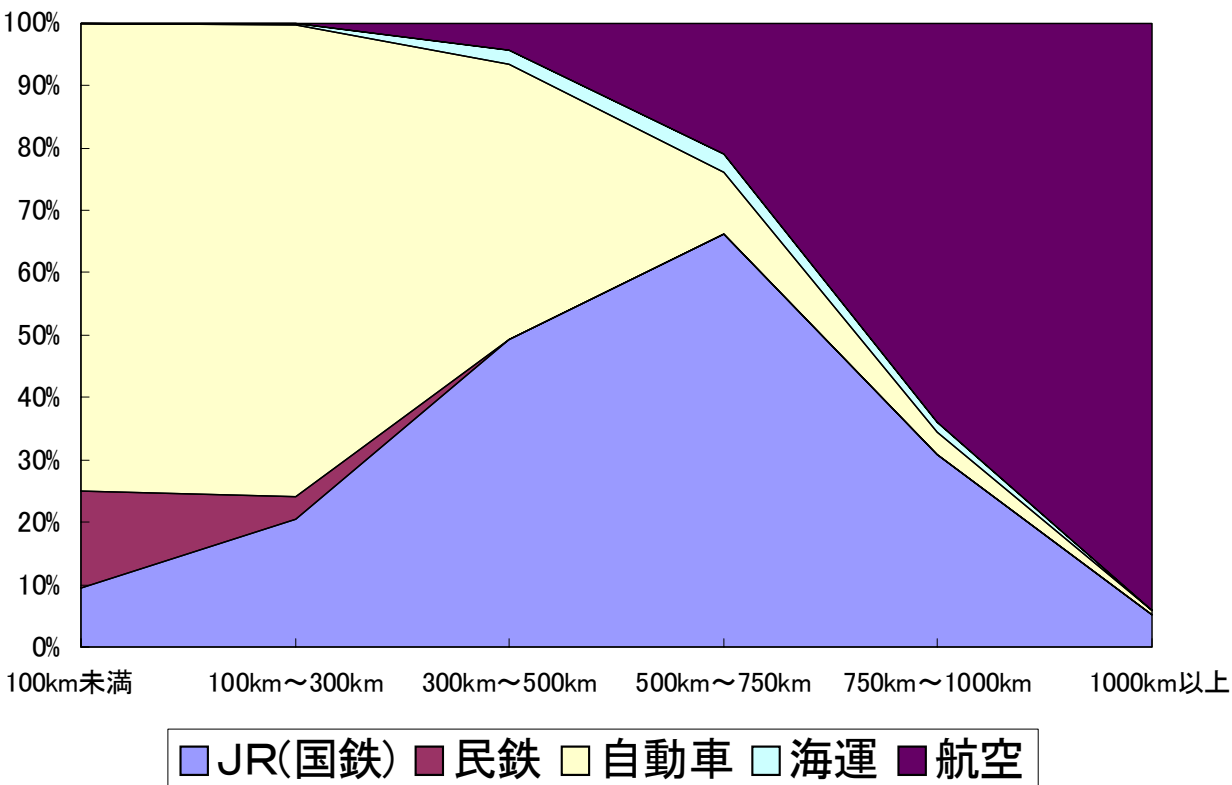
出典) 日本:国土交通省総合政策局資料
 ドイツ: Verkehr in Zahlen 2007/2008
 イギリス: Transport Statistics Great Britain 2008

フランス: Le Comptes en 2007
 アメリカ: National Transportation Statistics 2008

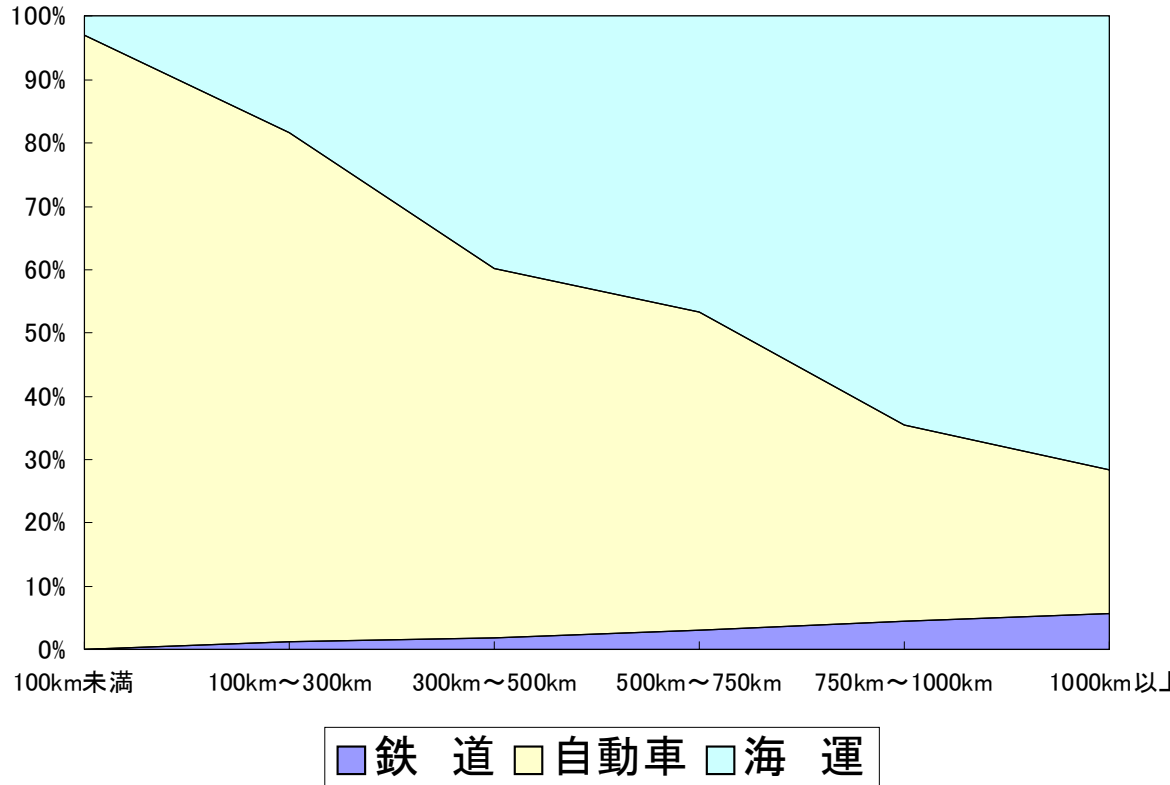
交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○旅客における輸送機関分担率は、300km～500km帯以下で、自動車輸送の割合が多く、750km帯以上では航空輸送の割合が多い。
 ○貨物においては、500km～750km帯を境に、自動車輸送と海運輸送の割合が逆転する。

【旅客 距離帯別輸送機関分担率】



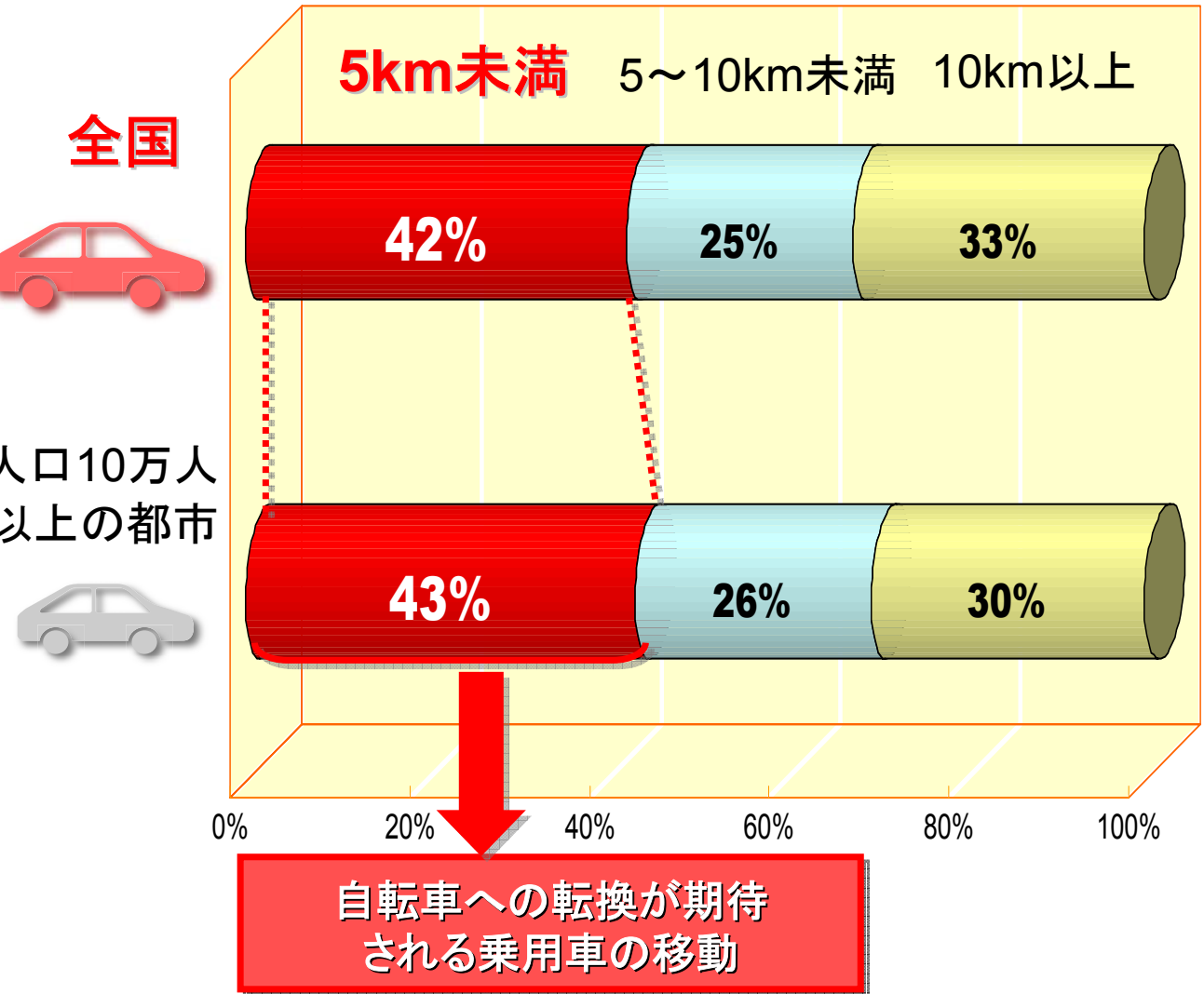
【貨物 距離帯別輸送機関分担率】



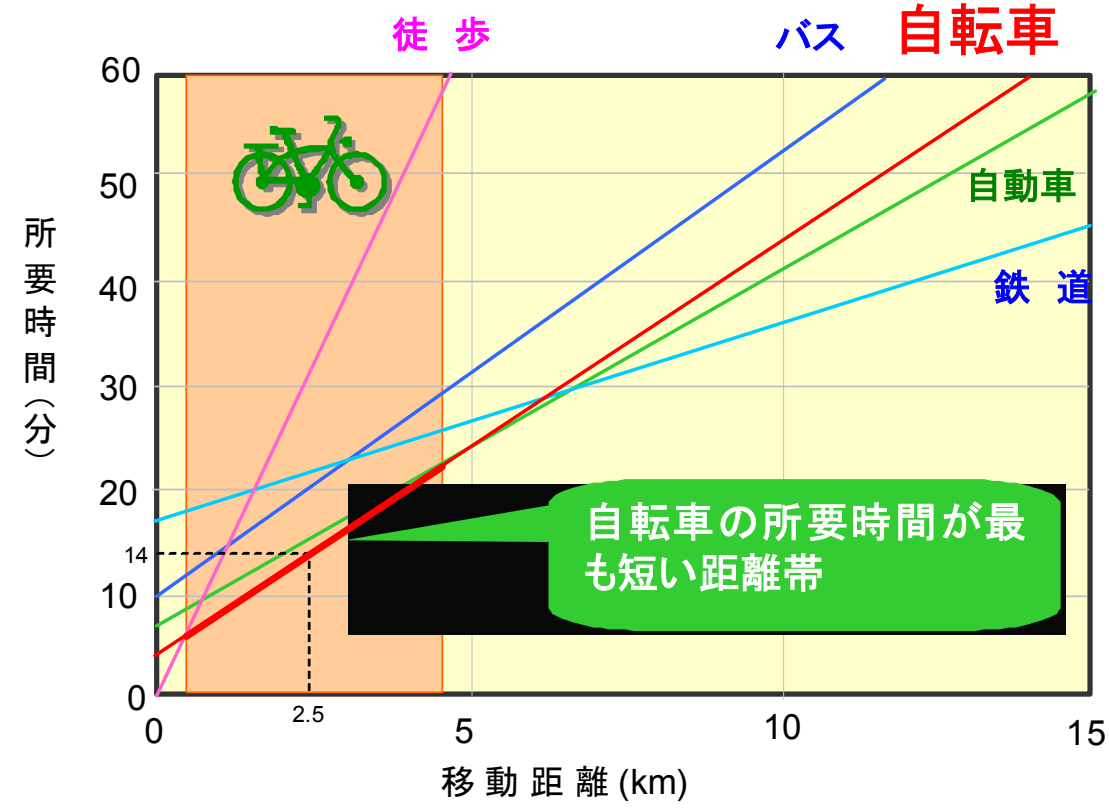
交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

- 自転車は5km程度の短距離の移動において、鉄道や自動車を始めとしたどの手段よりも所要時間が短い。
- 自転車への転換が期待される乗用車の移動（5km未満の自動車の移動）は全体の約4割存在する。

【自動車利用のトリップ長分布】



【モード別の移動距離と所要時間】

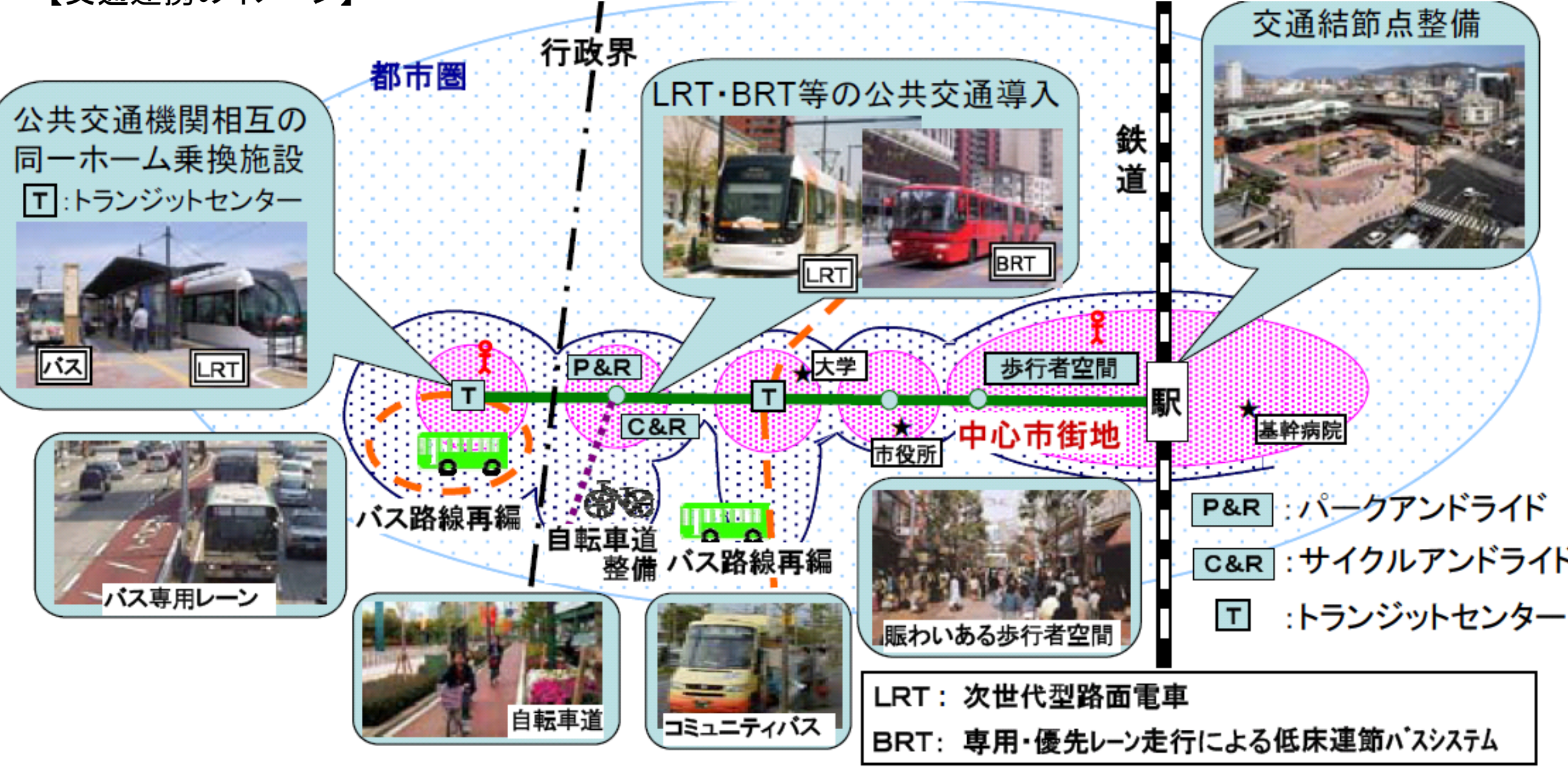


[MATT関東圏時刻表 2002年11月: 八峰出版、東京都交通局ホームページ (<http://www.kotsu.metro.tokyo.jp>) 平成7年 大都市交通センサス: 財団法人運輸経済研究センター、平成11年 道路交通センサス: 建設省道路局、自転車駐車場整備マニュアル: 建設省都市局 監修、自転車歩行者通行空間としての自歩道等のサービス水準に関する分析、土木計画学研究・講演集 No.22(2) 1999.10 を基に分析]

交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

- 社会の少子・高齢化により、交通弱者が増大し、中心市街地や地域公共交通等の衰退など都市・地域の大きな課題が発生している。
- 多様な交通モードが連携する「つなぎ施設」の効率化、適正な交通の分担への再編が不可欠

【交通連携のイメージ】



交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○交通結節点では、その状況に応じて、道路やその周辺の上下空間を活用して鉄道やバス等との接続性を高める取り組みを進めているところである。

・事例
(新宿駅南口)

代々木方面

4階:高層階バス乗降施設

3階:タクシー—乗車待降場

2階:駅施設

2階:多目的広場

新宿交通結節点

地下歩道

新設階層

同階層イメージ

同階層イメージ

新しく細け替えられた階層

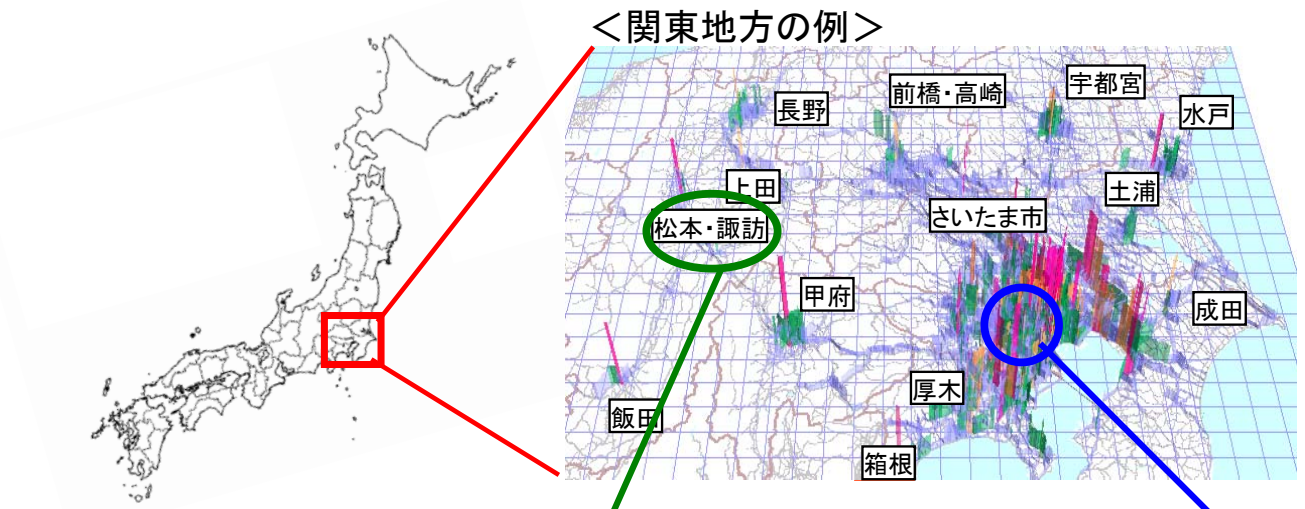
階層細け替え後のイメージ

交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○全国の渋滞損失は、減少傾向ではあるが、平成19年度においても年間約31億人時間となっている。

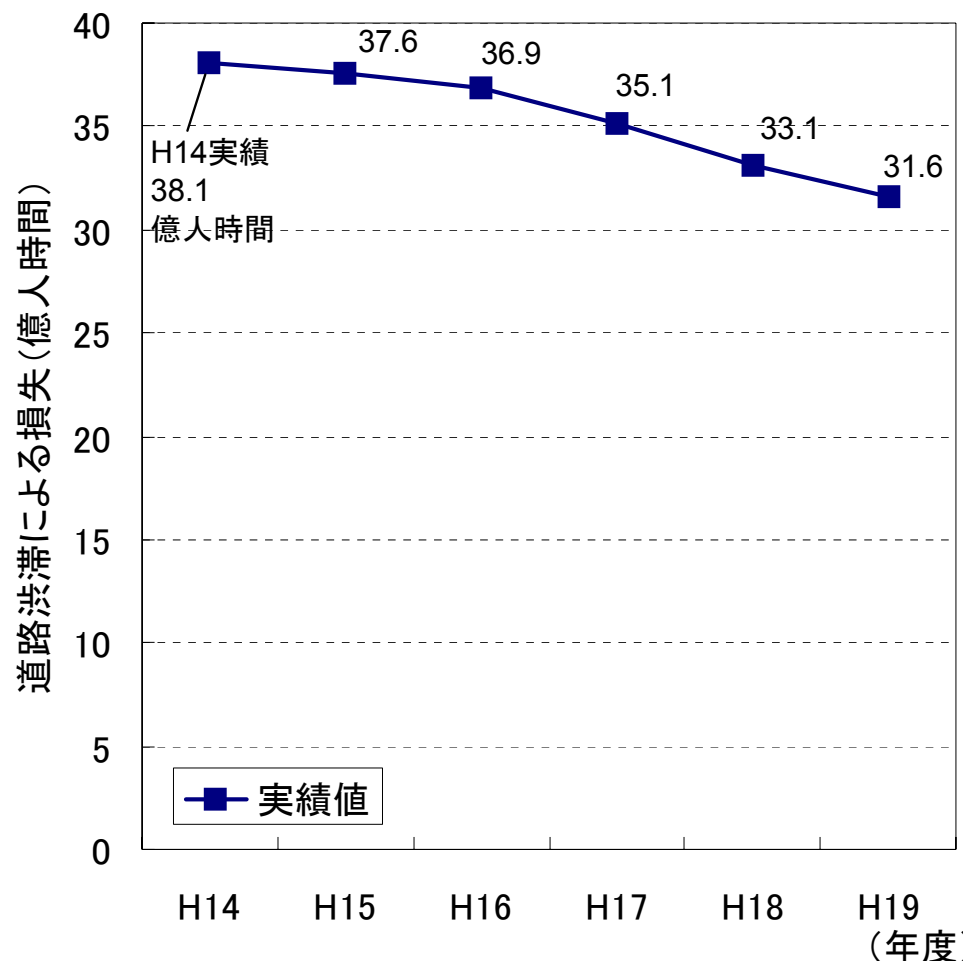
全国の渋滞損失時間

渋滞損失時間の推移



朝夕の通勤時間帯を中心に激しい交通渋滞が発生

都心に用事のない通過交通による交通渋滞が発生



交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○「緊急に対策の検討が必要な踏切」の多くは大都市圏に存在している。
 ○東京都の踏切数は、23区のみを見ても、海外の主要都市に比べ圧倒的に多い

【緊急対策踏切の概要】

◆開かずの踏切数

No.	都道府県名	箇所数
1	東京都	277
2	大阪府	115
3	神奈川県	79
4	兵庫県	37
5	埼玉県	30

◆歩道が狭隘な踏切

No.	都道府県名	箇所数
1	千葉県	75
2	大阪府	47
3	愛知県	47
4	東京都	37
5	兵庫県	36

◆ボトルネック踏切

No.	都道府県名	箇所数
1	東京都	159
2	大阪府	105
3	神奈川県	88
4	愛知県	82
5	埼玉県	71



踏切数

東京23区	ニューヨーク	ロンドン	ベルリン	パリ
673	122	10	46	14

(H19.2月現在) (H17現在) (H17現在) (H17現在) (H14現在)

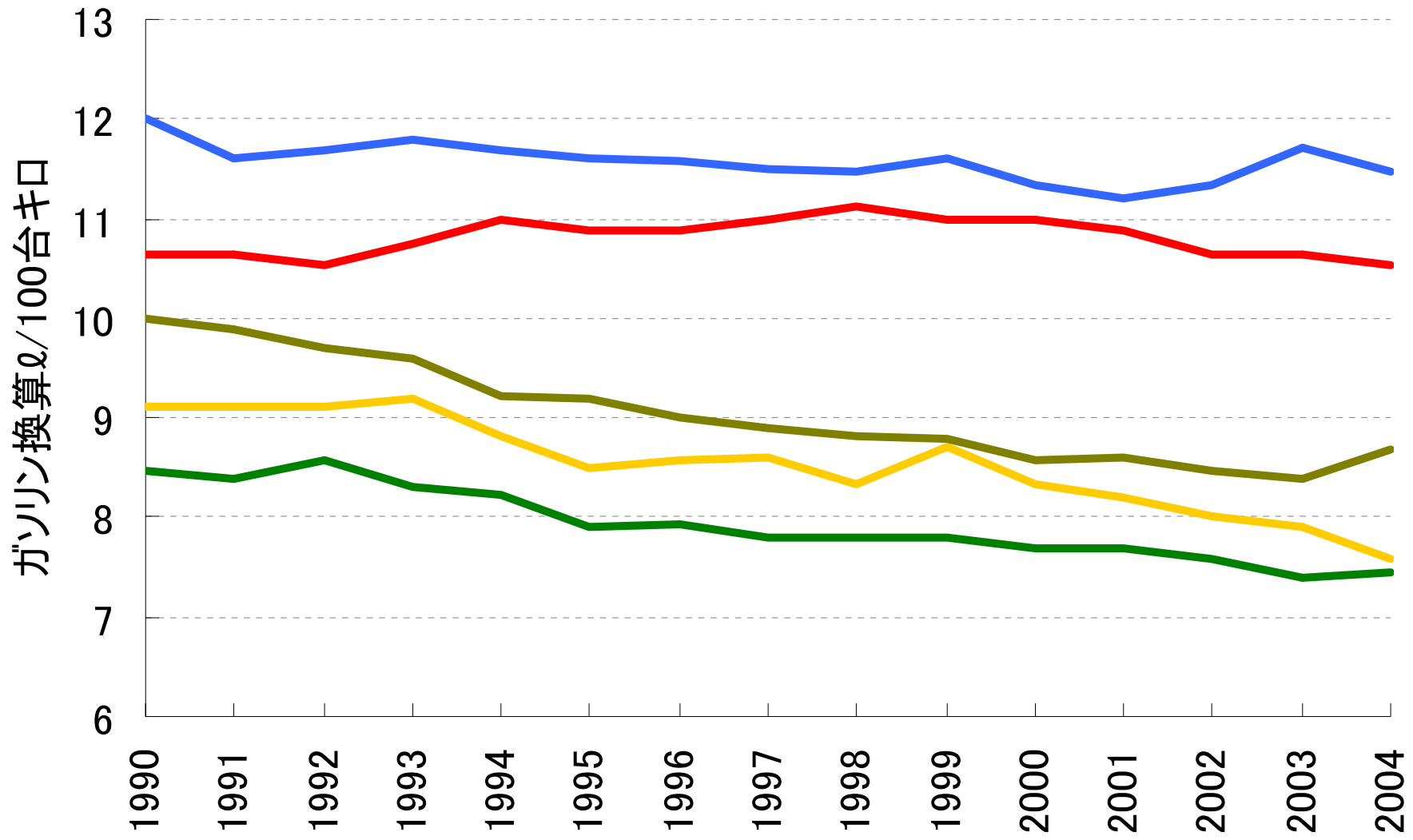
【東京23区と海外の主要都市との踏切数の比較】

× 踏切
 □ 踏切数の比較範囲

交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○日本は欧米諸国と比べて乗用車の実走行燃費が悪い。

— 日本 — アメリカ — イギリス — ドイツ — フランス



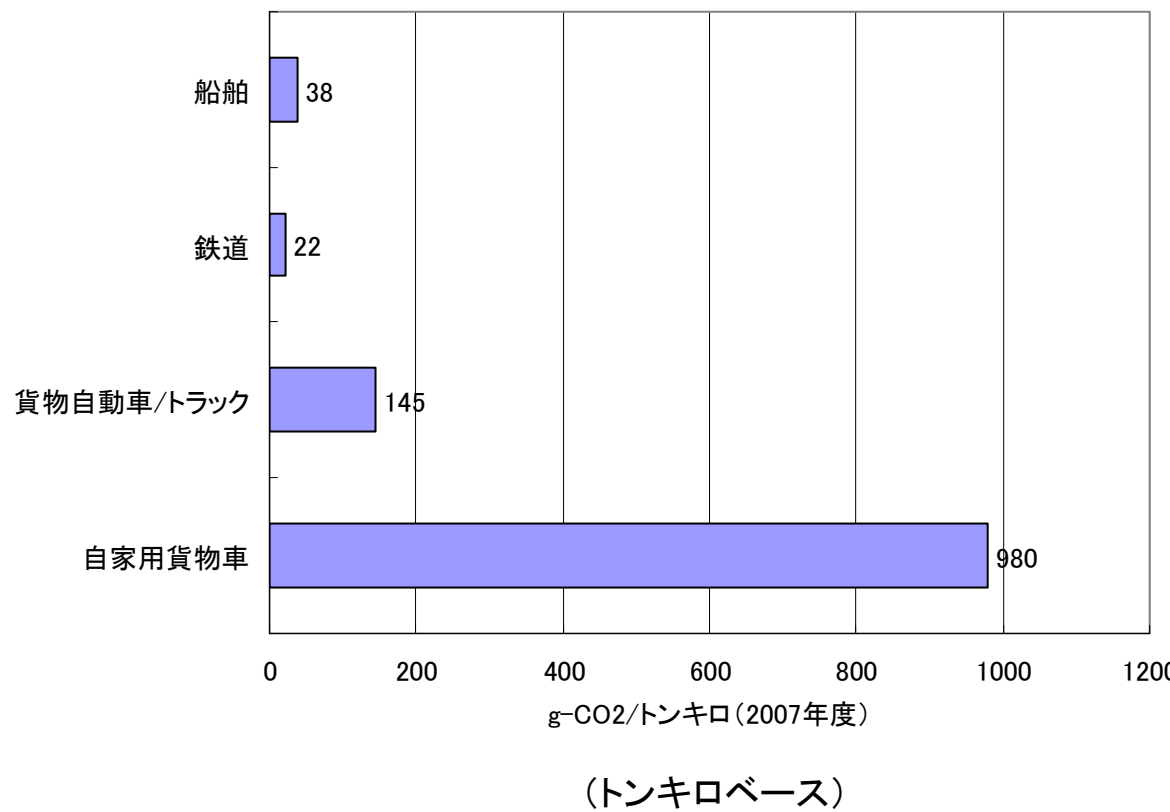
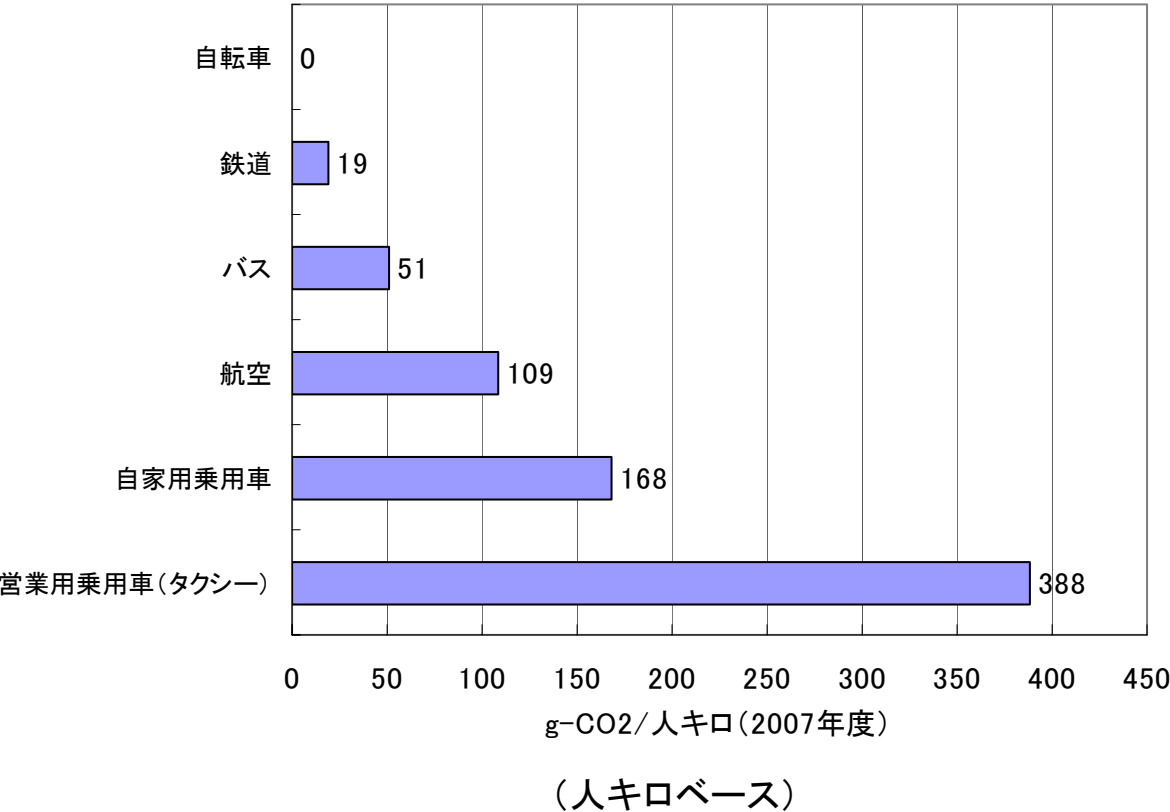
注. 乗用車の実走行燃費及び新車カタログ燃費の推移(100km走行あたりのガソリン消費量)
出典) 日本: 乗用車の平均燃費実績値計算マニュアル(日本自動車工業会, 2007)
日本以外: Energy Use in the New Millennium: Trends in IEA countries (IEA, 2007) より作成

交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○単位輸送量あたりの二酸化炭素排出量は、他の交通モードに比べて、自動車輸送が高い。

【旅客輸送の単位輸送あたりの二酸化炭素排出量】

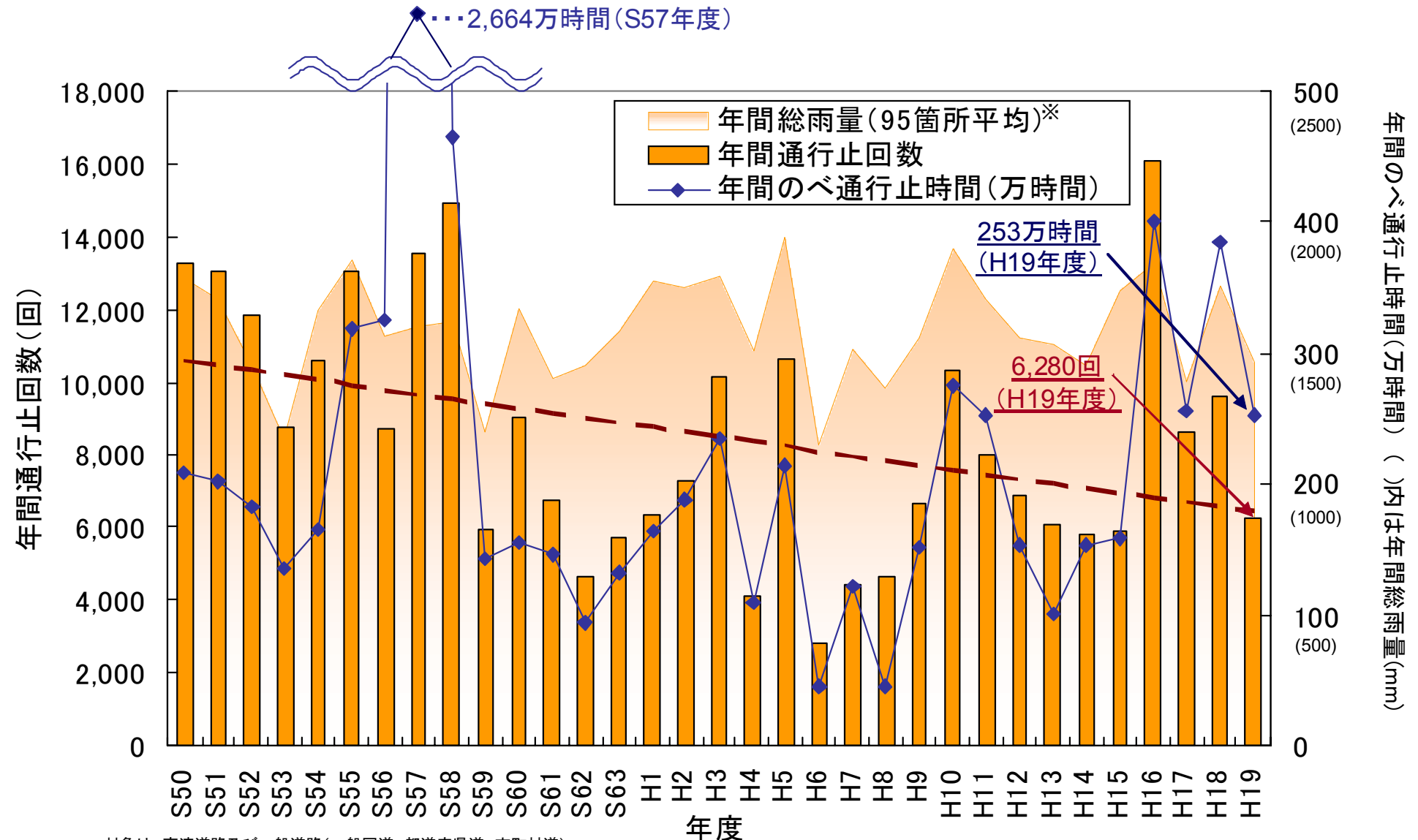
【貨物輸送の単位輸送あたりの二酸化炭素排出量】



交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○災害時の通行止め回数は減少傾向にあるが、年間1万回の水準で発生している。

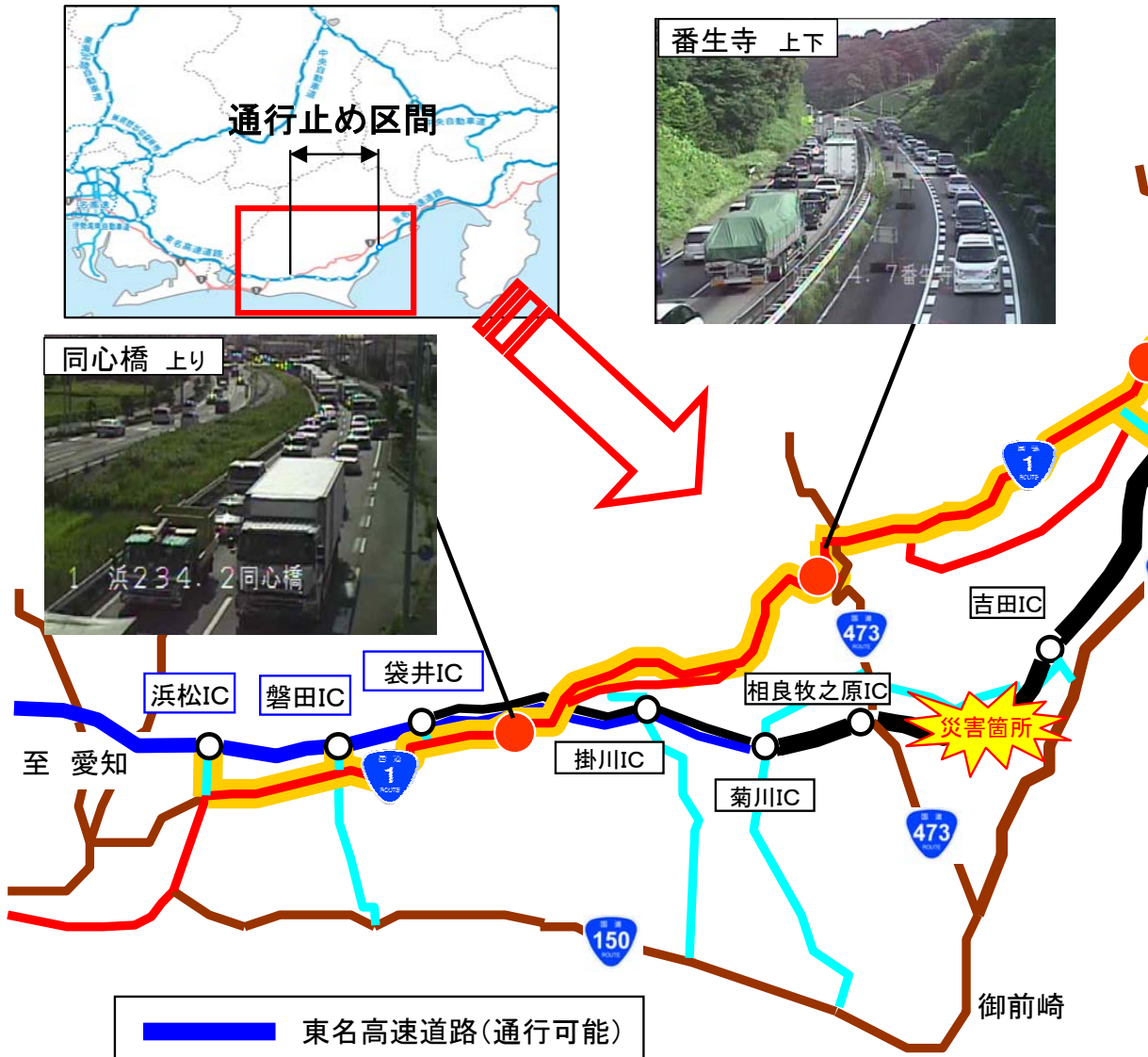
自然災害等による道路の通行止め回数の推移



対象は、高速道路及び一般道路（一般国道、都道府県道、市町村道）
 点線は、昭和50年から平成19年までのトレンド（経年と通行止め回数等の関係）を示す。
 出典：道路交通管理統計
 ※ 年間総雨量は、全国の地方整備局、国道事務所等の所在地のアメダス95箇所の年間総雨量の平均値

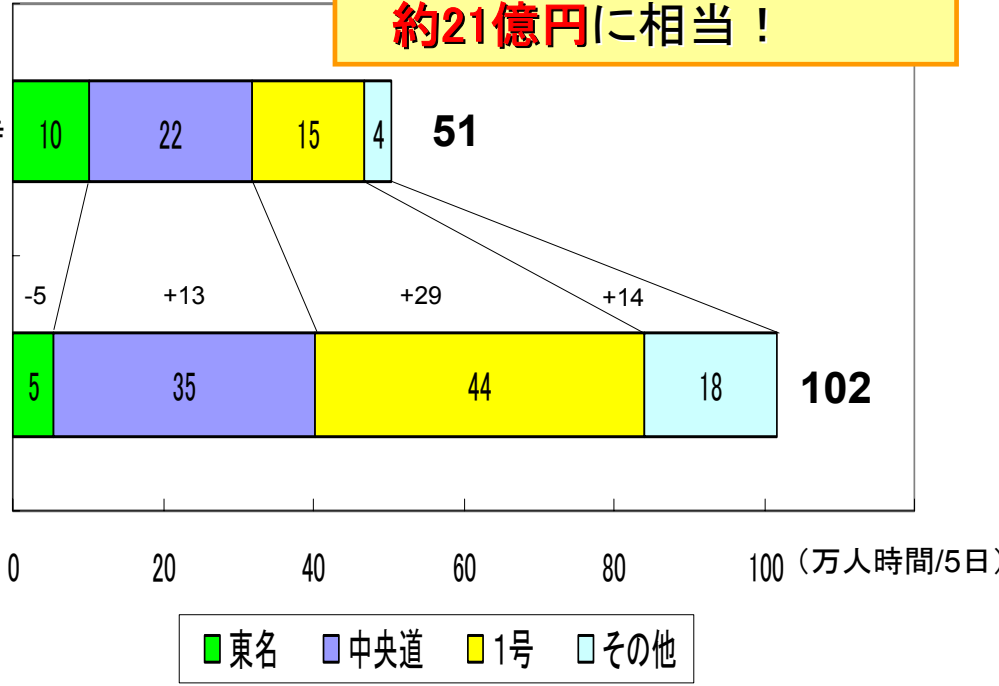
交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○災害により道路が寸断されると幹線道路であっても、大幅な迂回や渋滞を余儀なくされるなど、リダンダンシーが脆弱となっている。



静岡県

<渋滞による損失>
約102万人時間に増加!
約21億円に相当!



▲通行止め期間中の渋滞損失時間

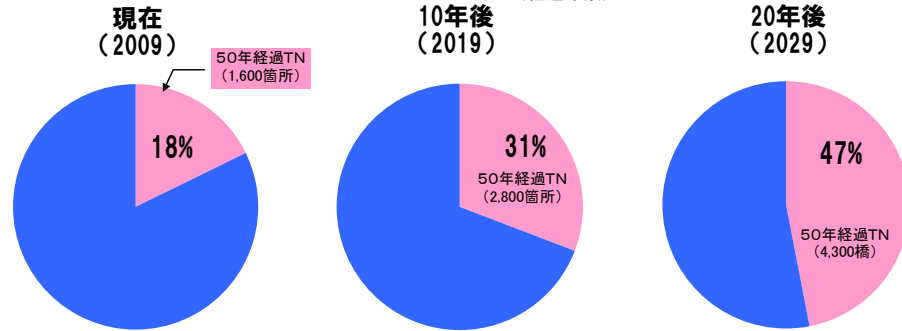
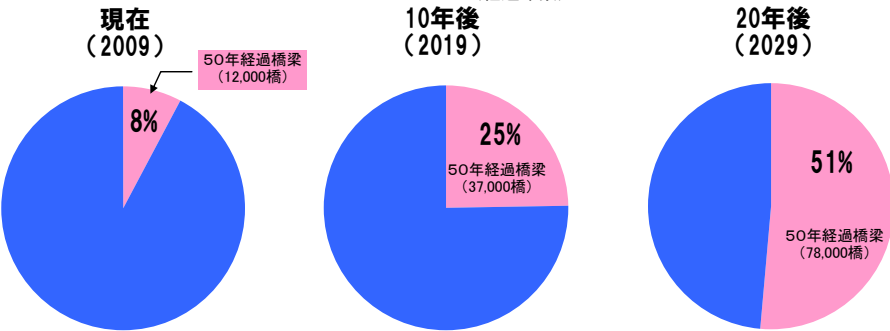
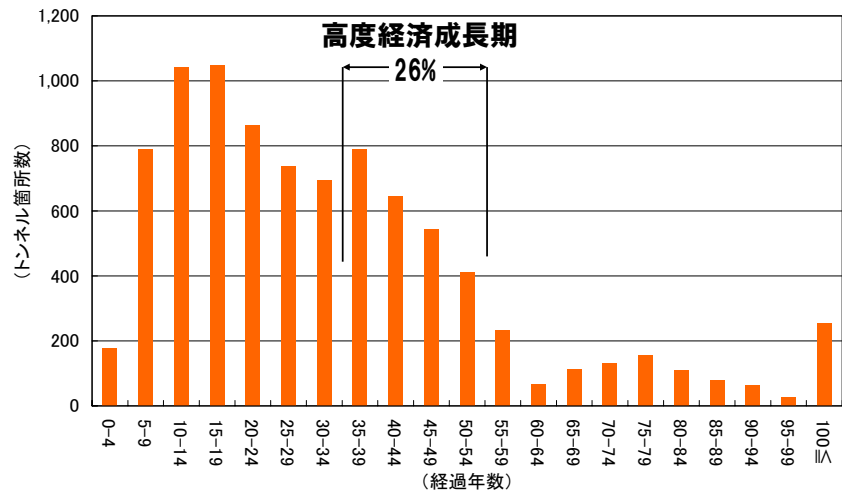
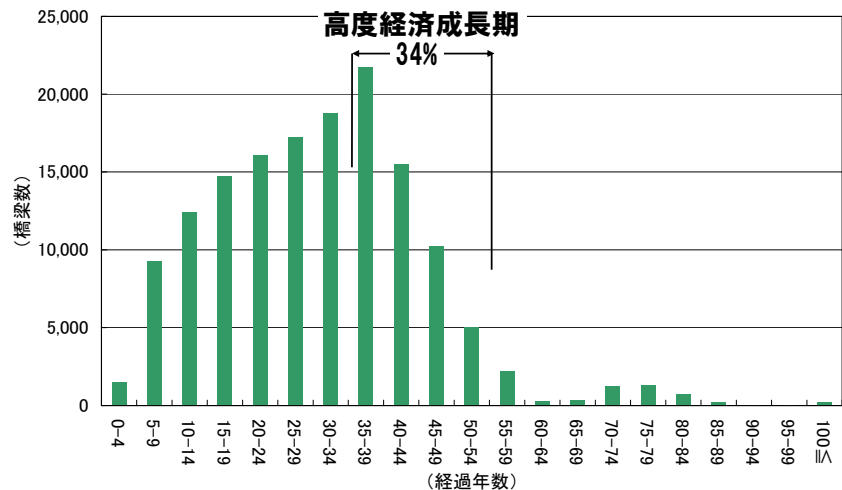
※通常時 : 平成19年8月14日(火)~平成19年8月18日(土)
 ※通行止め時 : 平成21年8月11日(火)~平成21年8月15日(土)
 ※対象路線 : 東名(東京~小牧)、中央道(高井戸~小牧JCT)、国道1号(清水~浜松)他
 ※算出に用いたデータ: 高速道路: 交通量調査、一般道: H17センサス、交通量調査、実走計測

※通行止め表示は8月12日時点
 ※写真: 国道1号CCTV画像

凡例

交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

- 高度成長期に大量に整備された社会資本全体の老朽化が進行することが想定される。
- 現在50年以上経過した 道路橋 は 8%であるが、20年後には51%に増加
- 現在50年以上経過した トンネルは17%であるが、20年後には47%に増加



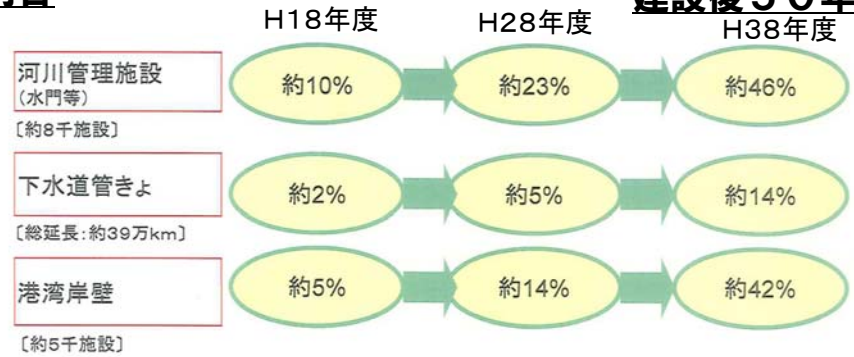
出典：
道路統計年報
(H19.4時点データ)
全道路橋約15万橋
(橋長15m以上対象)

出典：
道路統計年報
(H19.4時点データ)
全道路トンネル
約9千箇所を対象

建設後50年以上経過橋梁の割合

建設後50年以上経過トンネルの割合

建設後50年以上経過する
その他の社会資本の割合

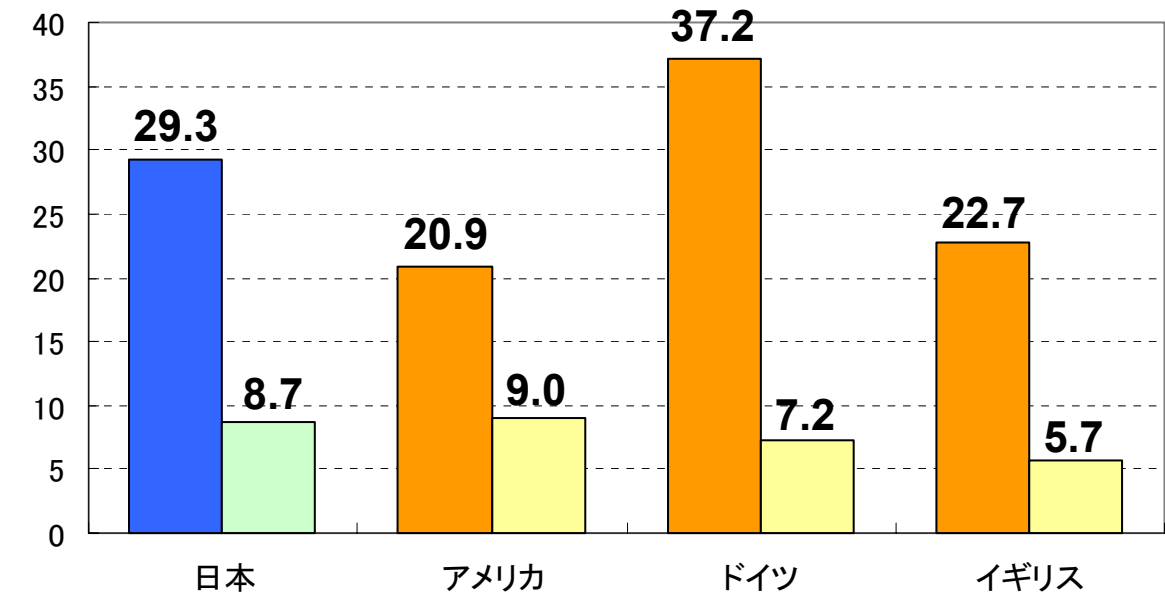


交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○我が国の走行台キロ当たりの死者数は欧米諸国に近づいてきている。

【走行台キロ当たりの死者数(30日)の比較】
(1980年 ⇒ 2007(2005)年)

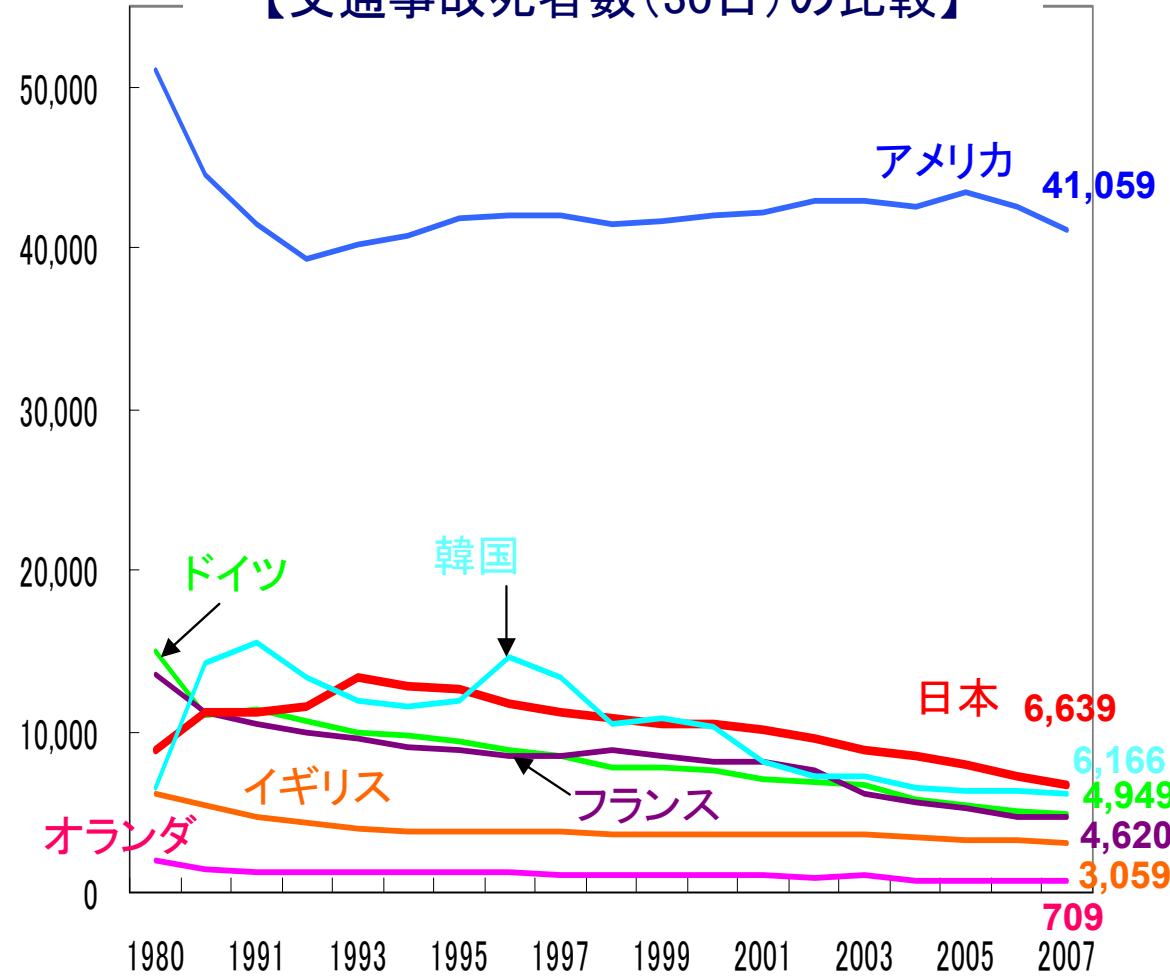
(人/10億台km)



- ・出典: 交通事故統計年報、交通統計、IRTAD
- ・1980年のドイツは旧西ドイツ・東ドイツの合計値である。
- ・日本、ドイツ、イギリスは左が1980年、右が2007年、アメリカのみ右側が2005年。
- ・1980年の日本は、交通事故発生から24時間以内に死亡した人の数にITARDAが用いている係数1.3を乗じ、30日以内の死者数に換算した値を使用した。

【交通事故死者数(30日)の比較】

(人)



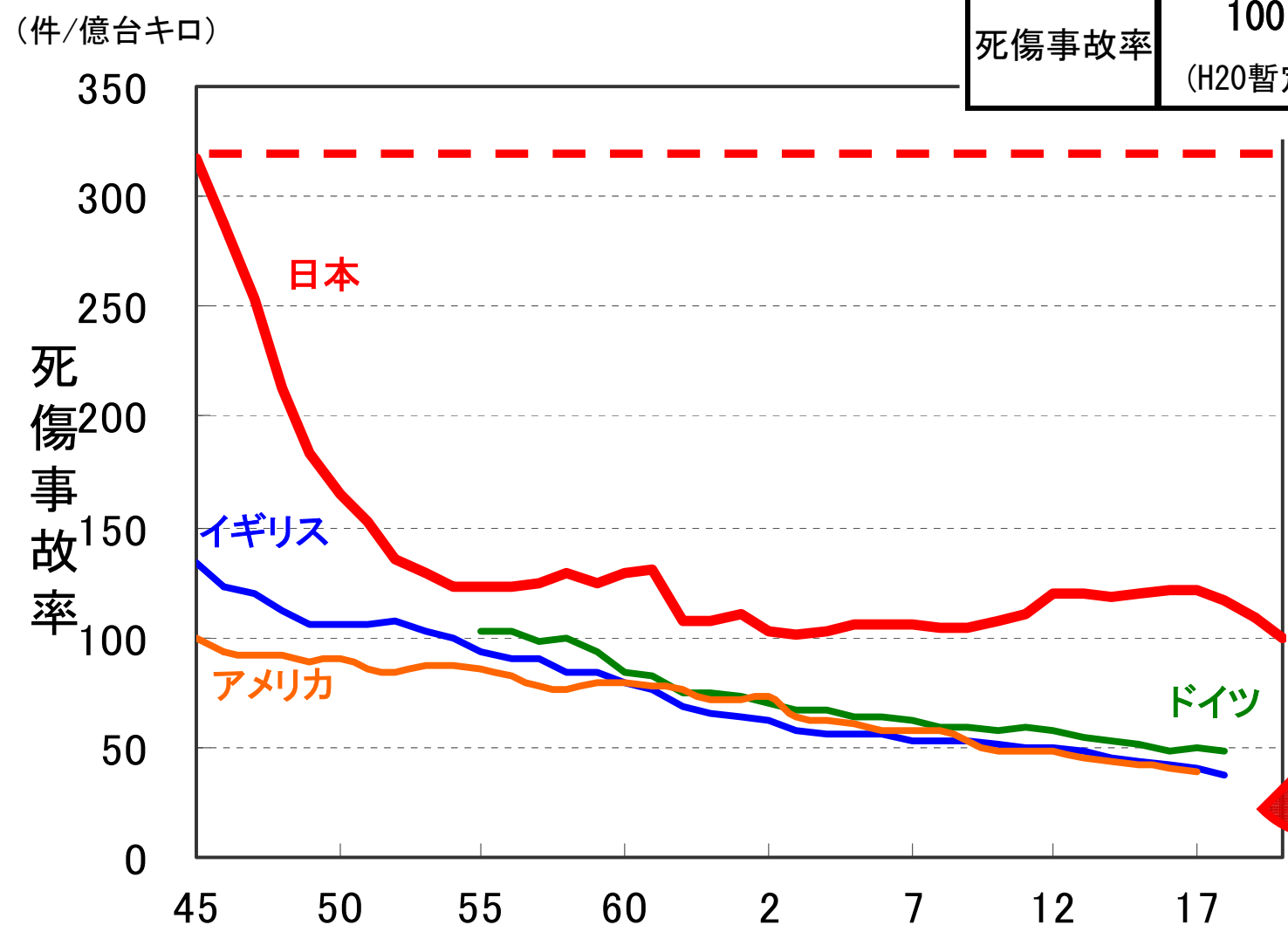
- ・出典: 交通事故統計年報、交通統計、IRTAD
- ・1992年以前の日本は、交通事故発生から24時間以内に死亡した人の数である。
- ・下記の国の死者数は、()内の係数を乗じ、30日以内の死者数に換算した値である。
フランス: 事故発生後6日以内の死者 (1.057)、(1992年以前:1.09)
イタリア: 事故発生後7日以内の死者 (1.08)、(1999年以前に限る)
- ・1990年以前のドイツの数値は、旧西ドイツ・東ドイツの合計値である。

交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○走行台キロ当たりの死傷事故も大きく減少し、昭和40年代から3分の1となったものの、欧米と比較して依然、極めて高い。

【走行台キロ当たりの死傷事故件数の比較】

国名	日本	ドイツ	イギリス	アメリカ
死傷事故率	100 (H20暫定)	47.6 (H18)	37 (H18)	38.6 (H17)



約3分の1
に改善

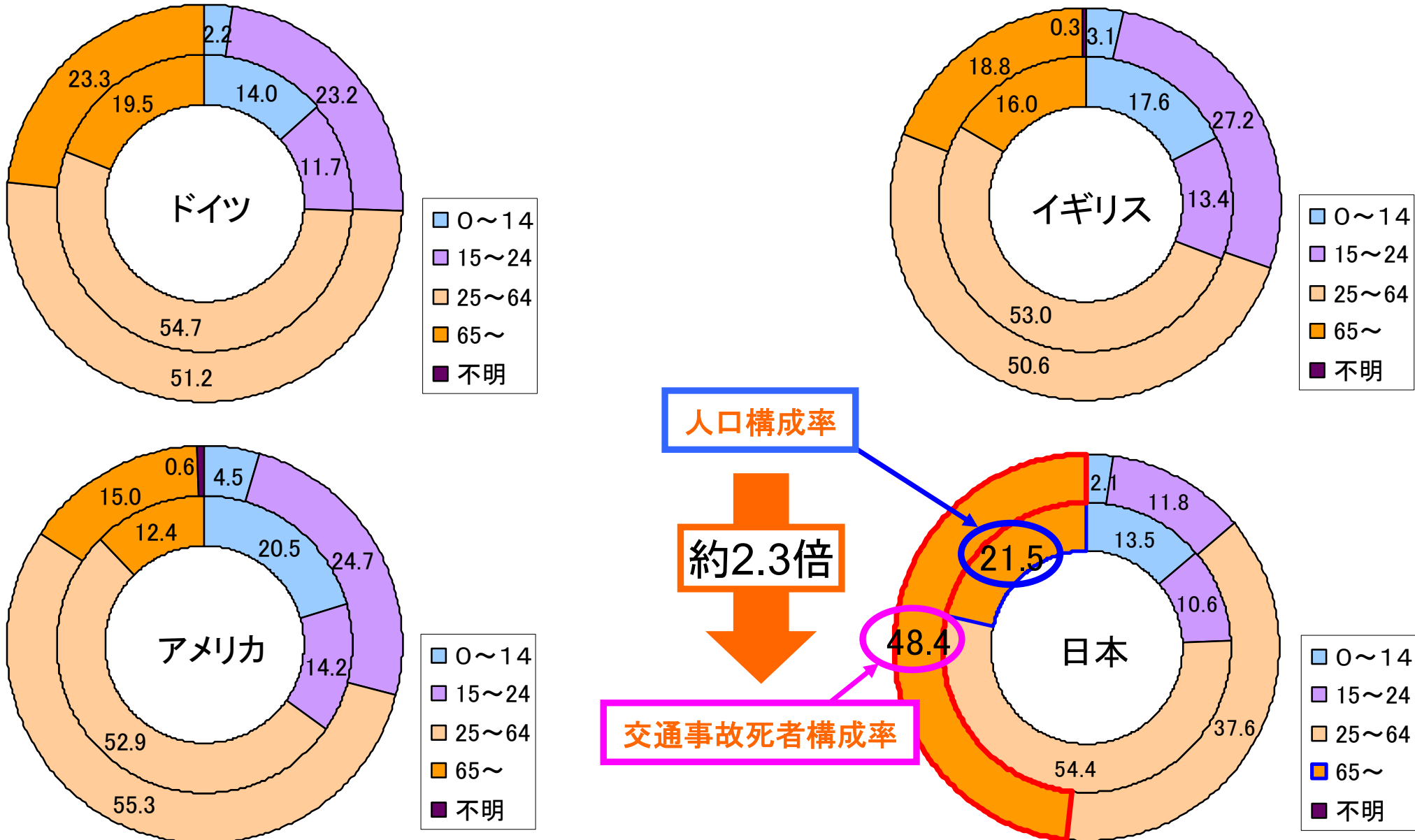
依然、2~3倍

出典:IRTAD・OECD資料

交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○我が国の高齢者(65歳以上)の交通事故死者構成率は、人口構成率に対し、2倍以上であり、欧米諸国の約2倍。

【年齢層別の交通事故死者構成と人口構成の国際比較】



人口構成率

約2.3倍

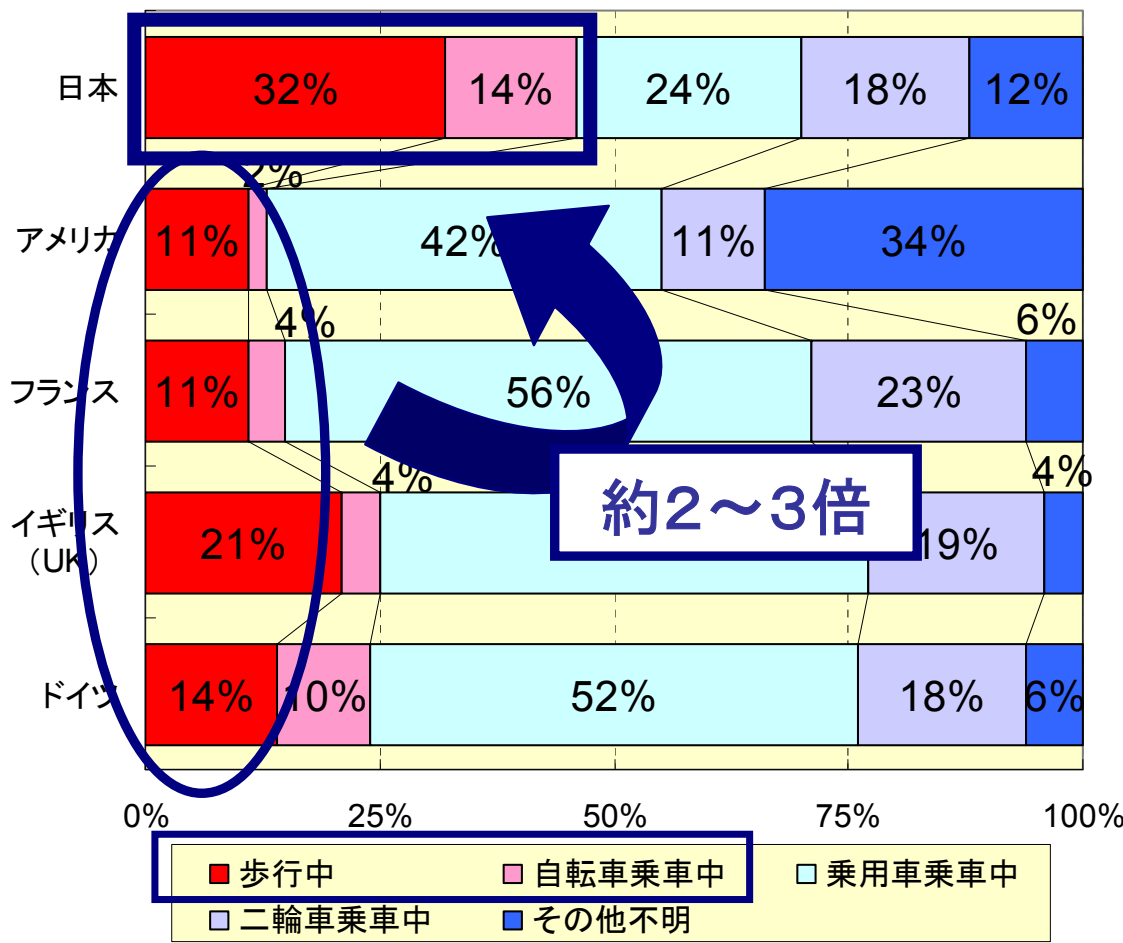
交通事故死者構成率

注 1: IRTAD資料 2: 数値は構成率(%) 3: 内円は人口、外円は交通事故死者数 4: 2007年(アメリカのみ2005年)

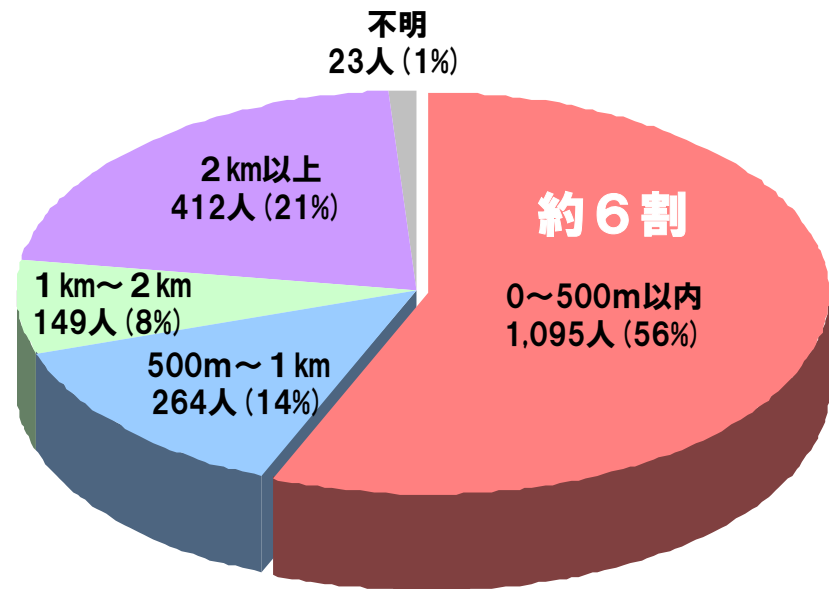
交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○日本における交通事故死者数は、歩行中及び自転車乗用中が全体の約半数を占め、欧米の約2～3倍となっている。
 ○また、歩行者の死亡事故の約6割が自宅から500m以内で発生している。

【状態別死者数の国際比較(H18)】



【自宅からの距離別歩行者死者数(H19)】

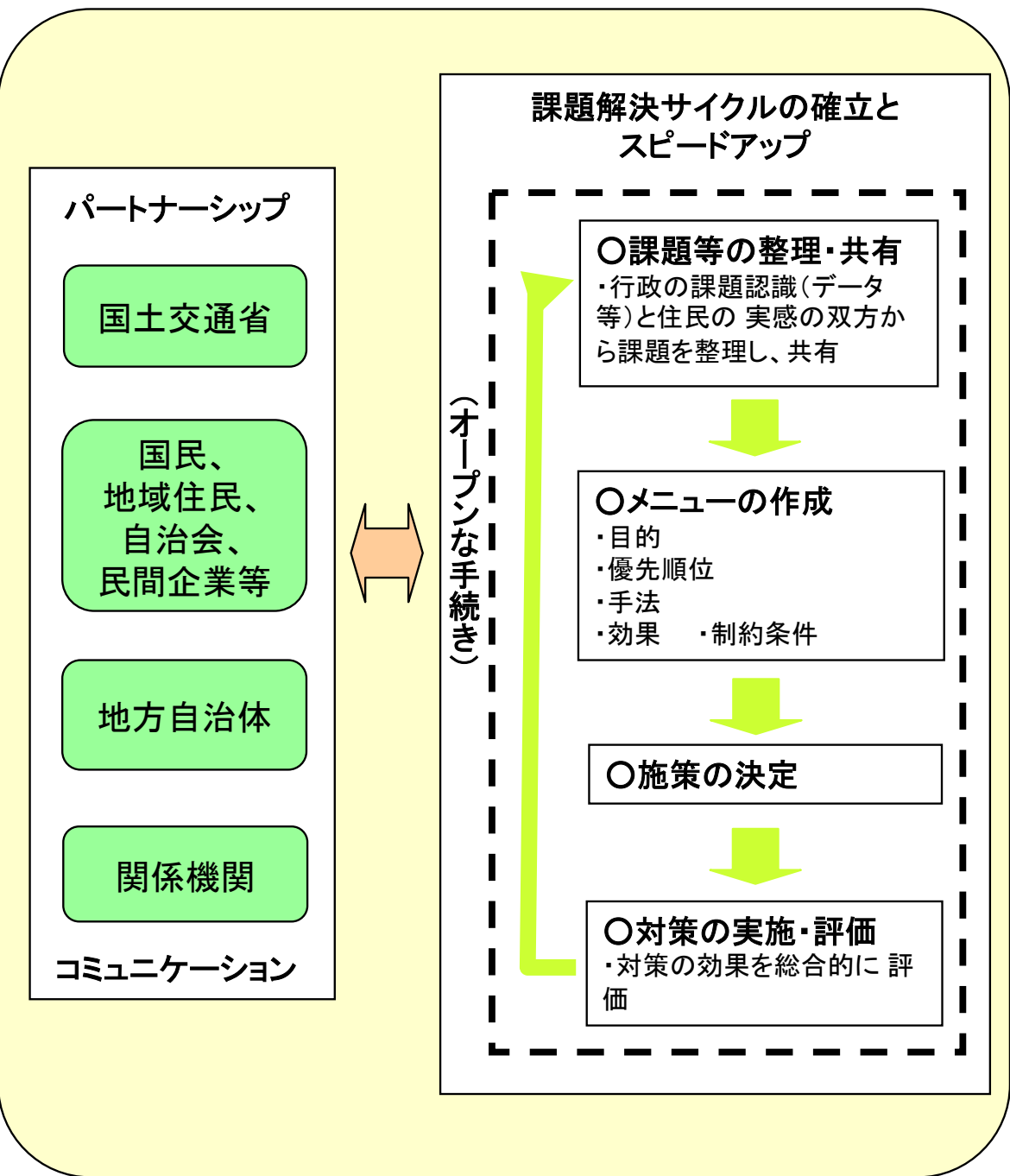


出典：交通事故総合分析センター資料

出典：IRTAD・OECD資料

交通システム全体としての信頼性、安全性、温暖化ガスの排出を含めた効率性の確保

○安全対策が必要な箇所について、データと実感を踏まえて、オープンな手続きの中で安全性要対策箇所(50箇所)を選定し、課題解消に向けたPDCAサイクルに基づいた取り組みを実施している所もある。



安全性要対策箇所の抽出・整理・共有

死傷事故件数が平均の5倍以上の区間を抽出

★全区間23,360区間の内 1,015区間を抽出

▶全区間の4.3%

▶全事故件数の約35%が集中

長野県平均:1.2(件/4年)

無事故区間は全区間の約6割

●交通安全母の会等市民の声を聞いて課題を把握整理
「埼玉新聞」14面
H19. 8. 7

対策メニューの作成→オープンな手続きの中で決定

抽出された1,015区間からさらに厳選

死傷事故率比※ 27箇所
死傷事故率比が長野県平均の10倍以上の区間から事故の発生しやすい箇所を抽出

または

追突などによる死傷事故件数 38箇所
追突事故や歩行者・自転車事故が多く発生している箇所を抽出

●地元関係者が参加する検討会を立ち上げ対策を検討
「スーパーニュース」(長野放送)
H21. 6. 29
「交通事故が多い塩尻市の国道19号線で、交差点の改良についての検討会が開かれました。検討会は長野国道事務所が開いたもので、市や警察、地元などからおよそ30人が参加しました」

対策実施状況一覧

対策の評価

●対策の実施状況と効果をフォローアップ