

効果的な渋滞対策の推進

渋滞損失の全国値は順調に減少傾向。
新規路線の供用だけでなく、各地で工夫をこらした速効対策を実施。



渋滞対策実施例(福島西道路4車線化)

(1)取組みの背景と必要性

全国の渋滞による損失は年間12兆円に上り、1人あたり年間30時間の時間損失

道路交通需要の伸びや非効率的な自動車の使われ方により、道路交通渋滞の状況は深刻化しており、全国で年間に発生する渋滞損失は約38.1億人時間、貨幣価値換算すると約12兆円にも上り、環境問題、経済効率の低下等を引き起こしている。このため、渋滞損失が集中する都心部や全国各地に存在する主要渋滞ポイントについて、効率的かつ効果的な渋滞対策を実施していく必要がある。

(2)達成度報告(昨年度の取組みと成果)

対策必要箇所の抽出を各地で工夫

渋滞対策箇所の適切な抽出については優先度明示方式を基本としつつ、客観的データと住民アンケートを組合せ、要対策箇所を抽出するなど、各地で工夫した取り組みを実施した。また、対策が必要な主要渋滞ポイント約2,200箇所を抽出した。

今すぐできる対策、事業実施中でもできる対策を検討・実施

現場状況に応じて、時間のかかる道路整備以外の手法を検討し、実施した。事業実施段階においても、工事規制中の渋滞悪化を緩和させる取り組みを実施し、現場レベルで対応可能なマネジメントを実践した。国道8号高岡市四屋～江尻間においては800万円の整備費用で年間4億円の渋滞損失削減効果が得られた。

(3)業績計画(今後の取組みと期待される成果)

新たな渋滞対策プログラムの策定

主要渋滞ポイントの対策、及び利用者等からの意見などを踏まえたその他の渋滞対策について、各地の渋滞対策協議会で渋滞対策プログラムを策定・実施する。対策事業中の主要渋滞ポイントは約1,700箇所、うち、平成18年度に対策事業が完成(但し、一部対策完了も含む)する箇所は約260箇所である。

費用対効果を意識したソフト施策の実施

CO₂削減アクションプログラム重点地区において、モビリティマネジメントを含むソフト施策による渋滞対策事業を実施する。モビリティマネジメントを実施する約10地区においては、費用対効果を意識した効果把握を実施する。

事業の実施計画の最適化

平成18年度に対策事業が完成(但し、一部対策完了も含む)する箇所について効果を把握し、場合によっては事業の進め方の方針転換を図るなど、引き続き、渋滞の激しい箇所に予算を重点投資する。

(4)代表的な指標の動向

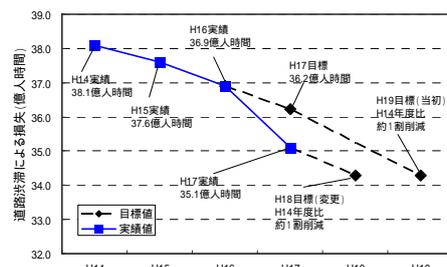
東海環状自動車道供用の効果により中部県内の渋滞損失が減少

一昨年(平成16年)3月に供用した東海環状自動車道により、中部地区の渋滞損失が減少した。

全国の渋滞損失時間は36.9億人時間(H16実績)から35.1億人時間(H17実績)へと1.8億人時間(6,000億円/年)減少

平成18年度は1年前倒しで中期的な目標である約1割削減を目指す。

平成16年度実績	年間約36.9億人時間(全国;計算値)
平成17年度	実績 渋滞損失を約5%削減し、約35.1億人時間まで減少
	目標 年間約36.2億人時間(全国;計算値)
中期的な目標	平成19年度までに約1割削減
平成18年度の目標	1年前倒しで渋滞損失時間1割削減



担当：道路局 企画課 道路経済調査室

(1) 取組みの背景と必要性

道路交通需要の伸びや非効率的な自動車の使われ方により、道路交通渋滞の状況は深刻化しており、全国で年間に発生する渋滞損失は約 38.1 億人時間、貨幣価値換算すると約 12 兆円にも上っている。渋滞による速度低下に伴い、経済損失の増大や CO₂ 排出の増大などの課題が発生しているほか、物流コストの増加などにより、企業立地の進展にも影響を与える結果となっている。

国土交通省ではこれまで 3 度にわたる渋滞対策プログラムを始め、都市圏交通円滑化総合計画など各種渋滞対策を実施してきたところであるが、渋滞損失が集中する都道府県庁所在地周辺や、全国各地に存在する主要渋滞ポイントについて、引き続き効果的かつ効果的な渋滞対策を実施していく必要がある。



図 7-1 東京圏に集中する主要渋滞ポイント

(2) 達成度報告 (昨年度の取組みと成果)

客観データと住民意見を組み合わせ、効果的な事業を実施

関東地方整備局では、渋滞損失時間という客観的データに加えて、地域住民のニーズに応える観点から、住民アンケートと組み合わせ、要対策箇所を抽出する取り組みを実施した。

客観的データと住民アンケートを組合せて、効果的な道路行政を推進 (栃木県の事例)

【現 状】 渋滞の 5 割が約 2 割の道路に集中するほか、観光地では休日に渋滞が発生。

【取組み】 プローブデータや、観光シーズン・イベント時等の補足調査をもとに、**重点的な取組みが必要な要対策箇所の候補を選定。**
 様々なデータから抽出した要対策箇所に対して、**住民の実感や意見等を収集するためのアンケート調査を実施し (H18.2.5~28) 要対策箇所を更に厳選。**
 「渋滞見える化プラン」として県民の皆さまへ「見える化」。

【今 後】 ・県民の皆さまがこのプランを有効に使うように、**引き続きデータによる確認を行い、対策箇所の追加・見直しを実施。**
 ・すぐできる対策を実施し、**対策効果を広く県民の皆さまに発表。**

渋滞見える化プラン

とちぎの「みち」はいま…

● 渋滞の**5割**が約**2割**の道路に集中^{※1}

※1: 走行調査結果 (H17上半年: 平日)

● 主要観光地では、シーズン中の所要時間が、**平常時の5倍**^{※2}

※2: 走行調査結果 (H17.10月、11月)

- 宣言1 道路の課題をデータできちんと把握します。
- 宣言2 解決を急ぐべきところから重点的に対策します。
- 宣言3 道路行政をもっと分かりやすく「見える化」します。

道路見える化計画



代表箇所の選定プロセス



【 . 道路交通を円滑化する】

今すぐできる対策、事業実施中もできる対策を検討・実施

道路整備による抜本対策が困難な箇所や、計画があっても事業が完成するまで時間を要する箇所では、事業が完成するまで手をこまねくのではなく、他に取りうる手段がないか、現場状況や渋滞原因を徹底的に分析し対策の検討を行った。マネジメントの好事例の共有などにより、各地で工夫を凝らした対策を実施している。

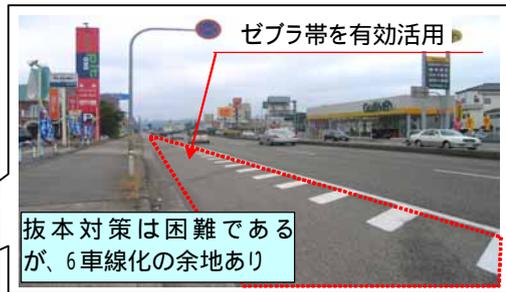
北陸地方整備局では渋滞カルテを活用し、効果的な短期対策を実施することで、わずか8百万円の整備費用で4億円/年の渋滞損失削減効果を実現した。また、四国地方整備局では工事実施中の渋滞を緩和させる施策を実施した。

渋滞カルテの活用 ~ 短期対策の効果的な実施 ~

抜本対策が困難な箇所について、カルテを活用し、効果的な短期対策を実施 【富山河川国道事務所】

【カルテ作成箇所】 長期対策(バイパス、環状道路等)に時間を要し、緊急な対策が必要な箇所
 渋滞・事故の観点から特に劣悪な区間に該当する箇所
 用地買収などが生じない対策(既存用地内での対策が可能)が可能で、早期効果発現が見込める箇所

【渋滞カルテの作成例:国道8号 高岡市四屋~江尻】



路肩転用し車線増
 事業費少なく渋滞緩和

国道交通富山河川国道事務所は、国道8号江尻~四屋間の渋滞緩和を図るため、路肩転用による車線増設を実施した。この結果、朝ピーク時の交通台数を約300台削減することで、規制前の渋滞レベルに抑制可能と推定。調査の結果、車線増設による渋滞緩和効果が顕著であり、事業費も比較的少ないことが確認された。また、調査の結果、車線増設による渋滞緩和効果が顕著であり、事業費も比較的少ないことが確認された。

6車線化により交通容量が増大し、慢性的な渋滞を緩和

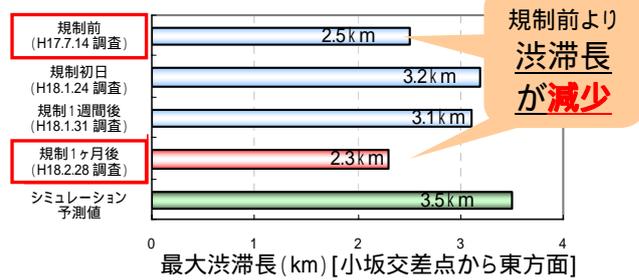
対策後の状況についても順次フォローアップデータを追記

1年3ヶ月の車線規制中の渋滞悪化を広報キャンペーンの実施で緩和

- 【現状】国道11号小坂交差点(愛媛県松山市)の立体化に1年3ヶ月間の車線規制が最低限必要。
- 【分析】愛媛大学と協働でシミュレーション分析を実施し、車線規制後の渋滞状況を正確に再現。その結果、朝ピーク時の交通台数を約300台削減することで、規制前の渋滞レベルに抑制可能と推定。
- 【実施】「こさか300キャンペーン」として、車線規制に伴う渋滞悪化を道路利用者へ周知し、渋滞緩和施策に参加してもらえ、モニターを募集。
- 【効果】車線規制の開始された1週間は、渋滞長および所要時間ともに大幅増加(渋滞悪化)。しかし、1ヶ月後には交通量は落ち着きを取り戻し、現在までに大きな渋滞および苦情もない。いずれかの施策に参加可能で、キャンペーン終了後に参加状況に応じた特典を受けられるモニターを募集し、工事中の交差点通行台数を削減。

キャンペーンモニター数の推移
 ・応募総数 289名
 ・モニター登録数 154名

公共交通機関への転換者 36名
 自転車への転換者 21名
 早朝出勤者 87名
 その他協力者 10名



(3) 業績計画 (今後の取組みと期待される成果)

新たな渋滞対策プログラムの策定

主要渋滞ポイントや利用者等の意見などを踏まえたその他の渋滞箇所の対策について、各都道府県の渋滞対策協議会において各地区の特色を活かした渋滞対策プログラムを策定する。これを関係者間で共有化するとともにフォローアップを行い、渋滞対策の取組みをさらに加速させる。

費用対効果を意識したソフト施策の実施

渋滞対策の一手段として各地でTDM施策を実施しているが、予算と事業が対応して効果も計測しやすいハード整備に対し、実施主体が事業者などにも及び、ソフト施策は投資に対する効果の把握が十分図られていなかった。その結果、一過性の取組みで終わってしまう施策も多かった。H18年度はソフト施策に着目し、マネジメントのサイクルに位置づけた取組みを実践する。特に、昨年度は新しい渋滞対策としてモビリティマネジメントの取組みを開始したところであるが、H18年度は全国約10地区で実施をするにあたり費用対効果を意識して投資額とその効果が見えるようにする。

ソフト施策のマネジメント～福山都市圏の取組み～

【H15～H17の対策】

- ・福山都市圏では平成15年度に交通円滑化総合計画を策定し、ソフト施策を重点施策とした取組みを開始。
- ・平成15、16年度に実施したノーマイカーデー(期間限定)では、高い効果を確認。このため、平成17年度からは、通年的効果の発現に向けた取組みへ転換。

【反省、課題の抽出】

- ・過去2カ年(H15、H16)の実験では、**実施期間が拡大したことによる参加率の低下**、実施3ヶ月後のフォローアップ調査による**継続率の低下**が確認されており、個人の負担が少なく、かつ**継続意識を持続できる仕組みが必要**。

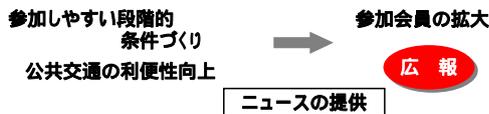
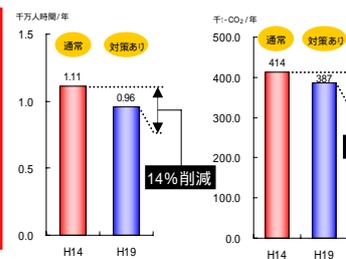
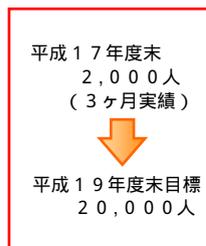
【施策にフィードバック】

- ・このため、参加者の負担を軽減する取組みを基本とし、参加者の意欲と継続意識を高めるため、**参加メリットの提供と効果をフィードバックする仕組み**を、地域を構成する4者(住民、企業、行政、支援団体)で構築し、**平成18年1月より「Bingo-EST」として本格開始**。



【H18年度 参加者拡大に向けた広報と支援施策の段階的实施との連携で目標達成へ】

- ・Bingo-ESTの目標達成に必要な会員規模(約2万人)拡大に向け広報を実施。
- ・参加しやすい条件づくりとして、広報との連携によりサービスの改善努力を住民に表明。
- ・継続的な広報には、参加者の心理にも配慮した内容とするほか、支援施策であるTFP調査などにより、参加会員の拡大とともに主体施策の地域への定着と目標・効果の発現を図っていく予定。



会員目標は、個人負担の軽減のため、1人が月1回の実施頻度を想定し、計画目標(ピーク時所要時間短縮)が継続的に発現するために必要な規模として設定。効果は、この月間2万人が参加することによる渋滞損失、CO₂排出量の削減効果。

今後予定している広報・活動計画

ツール	ターゲット	広報量	企画
ラジオCM	2台-利用者	5-6本/日	コンパクトエースの周知
ラジオバス	一般	3社各1台	中国バス、新幹線、井筒鉄道3社各1台ずつにコンパクトエースを中心に表記
チラシ	20-30代	1頁/月(7回/年)	心理/時差()をシリーズ化させて展開
経済リポート	20-50代 就業者	1頁/号(9回/年)	支援施策の進展などをニュースとして付加
新聞	一般	朝・5段半(1回/3回/年)	心理/時差 にニュースを付加
市内イベント参加	一般	グッズ配布 2,000冊 3,000冊	グッズ(グッズ)配布 グッズ(マイカー)袋、自転車(1台)の配布 マイカー(1台)の配布(1台/30)
ラジオFM(1台)		2,000冊	心理/時差 記載の付配布
ラジオFM(1台)		2,000冊	心理/時差 記載の付配布
じばさんフェア		1,000冊	グッズとチラシの配布
交通フォーラム			交通フォーラムを開催し啓蒙を促す

参加意欲を促進させるシステムの構築

- 中心部レンタサイクル供用 H18年7月
- TFP調査実施 H18年9月
- バス情報の提供 H19年1月(予定)
- 中心部ループバス運行 H19年3月(予定)

参加意欲を促進させるシステムの構築

みんなが協力すれば、大きな効果!

効果確認・把握

会員数動向 : / 20,000人

月別簡易集計 : 方面別参加者 / 方面別目標人数 × H19 効果

年間確定集計 : 渋滞損失時間年間確定値による評価

都市圏内主要渋滞ポイント継続調査による累積渋滞量の比較

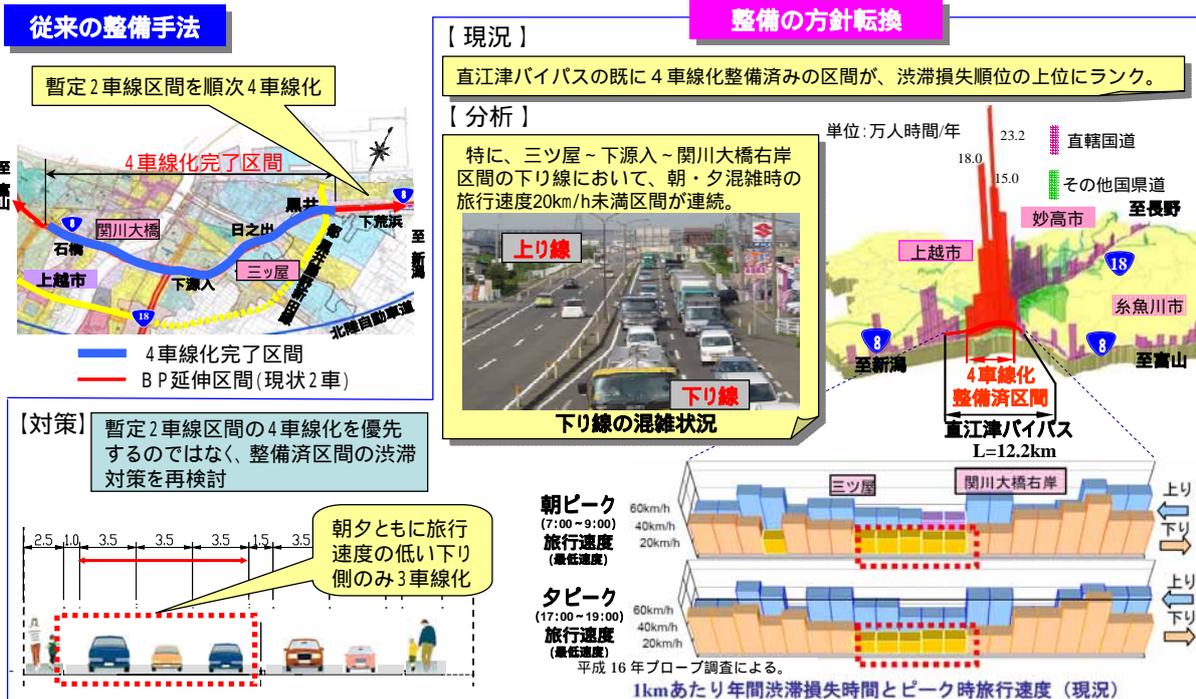
【 . 道路交通を円滑化する】

事業の実施計画の最適化

対策完了箇所についても効果を把握し、場合によっては事業の進め方の方針転換を図るなど、引き続き、渋滞の激しい箇所に予算を重点投資する。また、事後評価の結果など対策後の評価結果を分析し、次なる対策に活用していく。

事業の進め方の方針転換 ~ 4車線化済み区間の渋滞を分析し、片側区間を3車線化 ~ 暫定2車線区間の整備を優先する従来手法から4車線化済み区間の渋滞対策を再検討

【現況】 国道8号直江津バイパスの上越市三ツ屋～関川大橋右岸は朝夕のラッシュ時において著しい渋滞が発生
 【分析】 渋滞損失時間、旅行速度を分析し、朝夕ともに下り方向の渋滞が顕著であることが判明
 【対策】 三ツ屋～関川地区の5車線化を優先して整備し、渋滞解消を図る。(平成18年度より着手)



平成17年度の取り組みでは、必ずしも定量的データには現れていないものの、マネジメントの取り組みが定着している地域と、十分定着していない地域の差が見られた。平成18年度は目標の確実な達成に向け、渋滞対策のマネジメントサイクルの更なる定着をはかり、全国いずれの地域でも前年度に対して指標値が改善するよう、引き続き渋滞対策の取り組みを推進していく。

【関連する平成18年度の主な施策】

抽出した渋滞対策箇所に以下の対策事業を組み合わせる実施

- ・ 交差点立体化、バイパス・環状道路の整備をはじめとする交通容量拡大策
- ・ 道路管理者以外に公共団体や、事業者等と連携した交通需要マネジメント施策、マルチモーダル施策など
- ・ 有料道路の有効活用や道路用地の活用など既存ストックの活用施策

新たな取り組みとしてモビリティマネジメントの積極的な推進

(4) バックデータ

指標の動向

渋滞モニタリング区間における平成 17 年度の渋滞損失時間は、対前年度比約 5%減少し、全国の渋滞損失時間は 36.9 億人時間 (H16 実績) から、35.1 億人時間 (H17 実績) へと、1.8 億人時間 (約 6,000 億円/年) 減少となった。

例年に比べ削減時間が大きい理由としては、東海環状自動車道の供用など削減効果の大きい事業が供用を開始したことや、料金割引施策により高速道路への転換が図られたことが考えられる。一方、県別にみても、渋滞損失時間が増加しているところも見られた。増加している県の特徴としては、新規供用箇所が少なく渋滞緩和が図れなかったことや、工事による車線規制等により渋滞が悪化したこと、また、自然災害による通行止め等により交通が集中したことなどが挙げられる。

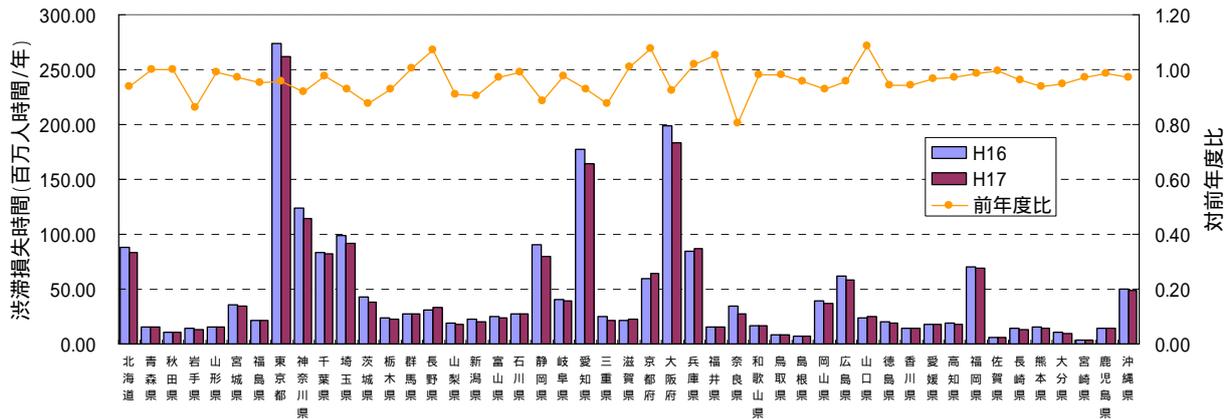


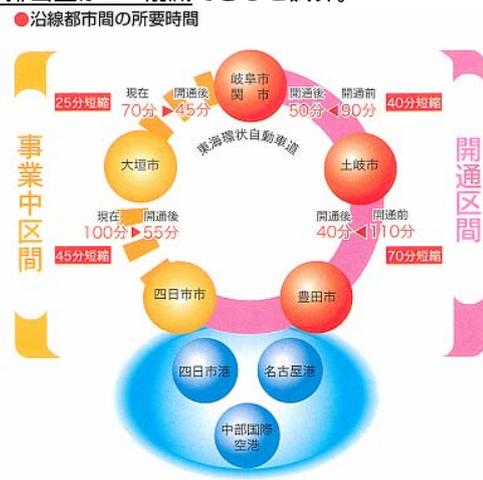
図 7-2 渋滞損失時間の比較及び対前年度比 (渋滞モニタリング区間)

東海環状自動車道供用の効果により中部県内の渋滞損失が減少

環状道路の整備により、沿線都市間の所要時間が短縮

- 東海環状自動車道及び伊勢湾岸自動車道の開通により、沿線都市間の時間が短縮。
 - 東海環状自動車道に並行する一般国道でも、交通量の減少により旅行速度が上昇。
- 岐阜県土岐市役所から愛知県豊田市役所までの所要時間は、これまで一般国道を利用して約 110 分かかっていたところ、約 15 分短縮され、約 95 分でできるようになった。また、東海環状自動車道を利用した場合、約 70 分短縮され、約 40 分でできるようになった。

このような速度の上昇によって、地球温暖化に影響のある CO₂ 排出量が 2% 削減できると試算。



走行速度向上などの効果

【国道 155 号 豊田 - 瀬戸間】	平均旅行速度 17.9km/h	20.2km/h
【国道 248 号 瀬戸 - 関間】	平均旅行速度 26.2km/h	27.6km/h

二酸化炭素排出量の削減効果

東海環状内の自動車専用道路及び東海環状道と並行する国道の総走行台キロ (千台キロ/日)

	整備前	整備後	増減量
交通量	7,339	7,504	+165

CO₂ 排出量の変化 (千 t-CO₂/年)

	整備前	整備後	増減量
CO ₂	892	876	-16

走行台キロは約 2% の増加にもかかわらず、CO₂ 排出量は 2% 減少

東海環状内の自動車専用道路及び東海環状道の並行する国道 155 号、248 号の実測交通量
 高速道路 整備前: 2004 年 10 月 20 日 - 27 日の平均交通量 一般国道 整備前: 2004 年 10 - 12 月の平日交通量
 整備後: 2005 年 5 月 18 日 - 25 日の平均交通量 整備後: 2005 年 7 月 6 日 (水) の交通量

【 . 道路交通を円滑化する】

【都道府県別総損失時間】

ポイント： 道路1kmあたり 三大都市圏に集中

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

区分	都道府県道以上 渋滞損失時間 (H14)	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	万人時間/年	千人時間/年・km	時間/年	人時間/千台キロ	人時間/台・年	
全国	380,796	20.3	30.0	6.9	52.1	
都 道 府 県	北海道	13,422 (8)	7.3 (42)	23.6 (40)	4.6 (37)	38.5 (38)
	青森県	3,862 (31)	10.2 (35)	26.2 (34)	5.6 (22)	40.5 (35)
	秋田県	3,318 (34)	8.6 (38)	27.9 (26)	4.8 (32)	41.9 (32)
	岩手県	2,941 (40)	6.0 (47)	20.8 (42)	3.1 (47)	31.6 (45)
	山形県	4,048 (28)	11.1 (31)	32.5 (15)	5.2 (27)	46.1 (23)
	宮城県	13,000 (10)	36.2 (8)	55.0 (2)	11.4 (3)	89.0 (1)
	福島県	5,040 (25)	8.0 (40)	23.7 (39)	3.9 (42)	34.4 (43)
	東京都	36,910 (1)	136.7 (1)	30.6 (22)	14.0 (1)	88.6 (2)
	神奈川県	17,018 (5)	76.0 (3)	20.0 (45)	9.0 (8)	46.8 (21)
	千葉県	15,543 (7)	40.5 (7)	26.2 (33)	7.9 (11)	49.1 (14)
	埼玉県	18,673 (4)	53.5 (4)	26.9 (29)	8.3 (9)	52.0 (12)
	茨城県	9,718 (14)	21.3 (13)	32.5 (14)	5.5 (24)	43.9 (25)
	栃木県	6,154 (20)	16.3 (20)	30.7 (20)	4.9 (29)	41.6 (34)
	群馬県	7,543 (16)	21.3 (14)	37.3 (11)	6.5 (17)	47.0 (20)
	長野県	8,373 (15)	14.2 (24)	37.8 (9)	6.1 (19)	48.0 (16)
	山梨県	4,194 (27)	20.2 (16)	47.2 (3)	7.0 (13)	62.0 (8)
	新潟県	7,258 (18)	10.4 (34)	29.3 (25)	4.7 (33)	43.2 (27)
	富山県	3,899 (30)	14.3 (23)	34.8 (12)	5.8 (21)	47.1 (19)
	石川県	5,328 (23)	20.8 (15)	45.1 (5)	7.9 (12)	65.4 (7)
	静岡県	15,737 (6)	34.4 (9)	41.8 (6)	8.2 (10)	61.4 (9)
	岐阜県	12,711 (11)	26.6 (12)	60.3 (1)	9.5 (7)	82.6 (3)
	愛知県	27,501 (2)	49.2 (5)	39.0 (8)	9.5 (6)	60.2 (10)
	三重県	5,796 (21)	14.7 (22)	31.2 (17)	4.9 (30)	43.4 (26)
	滋賀県	4,209 (26)	16.6 (19)	31.3 (16)	4.7 (34)	48.2 (15)
	京都府	9,945 (13)	32.1 (10)	37.6 (10)	11.9 (2)	78.3 (4)
	大阪府	26,969 (3)	107.7 (2)	30.6 (21)	11.3 (4)	75.7 (5)
	兵庫県	10,297 (12)	16.9 (18)	18.6 (47)	4.6 (36)	37.7 (39)
	福井県	2,527 (43)	10.6 (33)	30.5 (23)	4.5 (38)	41.6 (33)
	奈良県	3,720 (33)	17.5 (17)	25.8 (35)	7.0 (14)	48.0 (17)
	和歌山県	3,314 (35)	11.3 (30)	31.0 (18)	6.4 (18)	47.5 (18)
	鳥取県	1,571 (47)	7.2 (44)	25.6 (36)	3.8 (44)	36.3 (41)
	島根県	2,233 (46)	6.4 (46)	29.3 (24)	4.5 (39)	43.2 (28)
	岡山県	5,348 (22)	11.0 (32)	27.4 (27)	4.6 (35)	39.0 (37)
	広島県	7,286 (17)	13.7 (25)	25.3 (37)	5.3 (25)	42.9 (29)
	山口県	3,106 (38)	7.6 (42)	20.3 (44)	3.2 (46)	31.1 (46)
	徳島県	3,311 (36)	13.4 (26)	40.2 (7)	6.8 (15)	57.1 (11)
	香川県	3,155 (37)	15.9 (21)	30.8 (19)	5.5 (23)	44.9 (24)
	愛媛県	3,943 (29)	9.6 (36)	26.4 (32)	5.2 (26)	42.1 (31)
	高知県	2,771 (42)	8.7 (37)	34.0 (13)	6.0 (20)	51.6 (13)
	福岡県	13,363 (9)	27.9 (11)	26.6 (31)	6.6 (16)	46.3 (22)
	佐賀県	2,348 (44)	12.2 (27)	26.8 (30)	4.0 (41)	39.6 (36)
	長崎県	3,097 (39)	11.8 (28)	20.4 (43)	4.9 (31)	36.5 (40)
	熊本県	5,088 (24)	11.6 (29)	27.4 (28)	5.2 (28)	42.3 (30)
	大分県	2,898 (41)	8.1 (39)	23.7 (38)	3.8 (43)	35.5 (42)
	宮崎県	2,316 (45)	7.2 (45)	19.8 (46)	3.6 (45)	27.6 (47)
	鹿児島県	3,815 (32)	7.8 (41)	21.4 (41)	4.4 (40)	31.6 (44)
	沖縄県	6,182 (19)	41.2 (6)	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。

■ 上位5位 ■ 下位5位

カッコ内は順位、網掛けは上位・下位それぞれ5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。

【都道府県別の渋滞損失時間】

■ 上位 5 位
■ 下位 5 位

区分	モニタリング 区間延長	都道府県道 以上総延長	都道府県道以上総延長 に対するモニタリング 区間延長の割合	モニタリング区間 渋滞損失時間 (H16)	モニタリング区間 渋滞損失時間 (H17)	対前年度比 (H17/H16)	
単位	km	km	(%)	万人時間/年	万人時間/年		
全国	10,701	190,607	6%	216,218	205,872	0.95	
都 道 府 県	北海道	329.5 (10)	18,776 (1)	1.8% (41)	8,821 (7)	8,287 (7)	0.94 (15)
	青森県	91.3 (35)	3,963 (19)	2.3% (36)	1,532 (35)	1,531 (35)	1.00 (40)
	秋田県	64.5 (42)	3,906 (20)	1.7% (43)	1,122 (42)	1,120 (42)	1.00 (39)
	岩手県	67.7 (41)	4,925 (10)	1.4% (46)	1,454 (39)	1,252 (41)	0.86 (2)
	山形県	85.1 (37)	3,773 (23)	2.3% (37)	1,536 (34)	1,521 (36)	0.99 (36)
	宮城県	194.7 (16)	3,603 (24)	5.4% (14)	3,577 (17)	3,472 (17)	0.97 (27)
	福島県	112.1 (29)	6,426 (3)	1.7% (42)	2,186 (27)	2,085 (27)	0.95 (19)
	東京都	1002.9 (1)	2,685 (34)	37.3% (1)	27,388 (1)	26,203 (1)	0.96 (21)
	神奈川県	621.4 (4)	2,267 (41)	27.4% (3)	12,380 (4)	11,397 (4)	0.92 (8)
	千葉県	480.3 (7)	3,902 (21)	12.3% (6)	8,392 (9)	8,199 (8)	0.98 (31)
	埼玉県	558.0 (5)	3,547 (27)	15.7% (4)	9,888 (5)	9,198 (5)	0.93 (12)
	茨城県	288.0 (11)	4,661 (13)	6.2% (13)	4,322 (14)	3,783 (15)	0.88 (4)
	栃木県	137.9 (23)	3,854 (22)	3.6% (29)	2,408 (24)	2,235 (24)	0.93 (11)
	群馬県	189.6 (18)	3,591 (25)	5.3% (16)	2,779 (21)	2,792 (19)	1.00 (41)
	長野県	211.6 (15)	5,879 (5)	3.6% (28)	3,124 (19)	3,341 (18)	1.07 (45)
	山梨県	115.3 (27)	2,157 (44)	5.3% (15)	1,926 (30)	1,755 (31)	0.91 (7)
	新潟県	187.7 (20)	7,052 (2)	2.7% (33)	2,235 (26)	2,025 (28)	0.91 (6)
	富山県	113.5 (28)	2,787 (33)	4.1% (23)	2,469 (23)	2,401 (23)	0.97 (29)
	石川県	105.2 (31)	2,572 (36)	4.1% (21)	2,789 (20)	2,763 (20)	0.99 (37)
	静岡県	471.5 (8)	4,604 (14)	10.2% (8)	8,990 (6)	7,979 (9)	0.89 (5)
	岐阜県	216.6 (14)	4,932 (8)	4.4% (19)	4,001 (15)	3,903 (14)	0.98 (30)
	愛知県	761.9 (3)	5,720 (6)	13.3% (5)	17,721 (3)	16,427 (3)	0.93 (10)
	三重県	157.2 (22)	4,019 (18)	3.9% (24)	2,507 (22)	2,192 (26)	0.87 (3)
	滋賀県	129.9 (25)	2,537 (39)	5.1% (17)	2,185 (28)	2,211 (25)	1.01 (42)
	京都府	257.8 (13)	3,152 (31)	8.2% (11)	5,957 (12)	6,400 (11)	1.07 (46)
	大阪府	801.8 (2)	2,546 (38)	31.5% (2)	19,825 (2)	18,344 (2)	0.93 (9)
	兵庫県	515.4 (6)	6,119 (4)	8.4% (10)	8,511 (8)	8,668 (6)	1.02 (43)
	福井県	91.4 (34)	2,431 (40)	3.8% (26)	1,515 (36)	1,596 (34)	1.05 (44)
	奈良県	185.9 (21)	2,168 (43)	8.6% (9)	3,409 (18)	2,745 (21)	0.81 (1)
	和歌山県	105.4 (30)	2,899 (32)	3.6% (27)	1,670 (33)	1,640 (33)	0.98 (32)
	鳥取県	44.4 (46)	2,199 (42)	2.0% (39)	839 (44)	824 (44)	0.98 (33)
	島根県	50.2 (44)	3,511 (28)	1.4% (45)	749 (45)	717 (45)	0.96 (22)
	岡山県	188.8 (19)	4,890 (11)	3.9% (25)	3,916 (16)	3,643 (16)	0.93 (13)
	広島県	265.3 (12)	5,389 (7)	4.9% (18)	6,140 (11)	5,864 (12)	0.96 (20)
	山口県	130.3 (24)	4,124 (17)	3.2% (30)	2,323 (25)	2,523 (22)	1.09 (47)
	徳島県	104.7 (32)	2,558 (37)	4.1% (20)	2,059 (29)	1,937 (29)	0.94 (16)
	香川県	82.8 (38)	2,025 (45)	4.1% (22)	1,481 (38)	1,399 (38)	0.94 (17)
	愛媛県	125.2 (26)	4,150 (16)	3.0% (31)	1,784 (32)	1,726 (32)	0.97 (24)
	高知県	93.1 (33)	3,225 (30)	2.9% (32)	1,849 (31)	1,797 (30)	0.97 (28)
	福岡県	395.2 (9)	4,844 (12)	8.2% (12)	7,031 (10)	6,942 (10)	0.99 (35)
	佐賀県	49.0 (45)	1,916 (46)	2.6% (34)	603 (46)	600 (46)	1.00 (38)
	長崎県	64.1 (43)	2,661 (35)	2.4% (35)	1,420 (41)	1,365 (40)	0.96 (23)
	熊本県	88.8 (36)	4,265 (15)	2.1% (38)	1,493 (37)	1,398 (39)	0.94 (14)
	大分県	69.8 (40)	3,583 (26)	1.9% (40)	1,029 (43)	974 (43)	0.95 (18)
	宮崎県	24.8 (47)	3,280 (29)	0.8% (47)	412 (47)	399 (47)	0.97 (25)
	鹿児島県	80.8 (39)	4,929 (9)	1.6% (44)	1,448 (40)	1,427 (37)	0.99 (34)
	沖縄県	193.1 (17)	1,608 (47)	12.0% (7)	5,026 (13)	4,872 (13)	0.97 (26)

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・下位それぞれ5位以内の都道府県を表す。

渋滞損失時間は、「道路交通センサス」(平成17年度(速報値))及び国土交通省調査(旅行速度:平成14年度~平成17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17年度末現在(一般都道府県道以上)の値。