

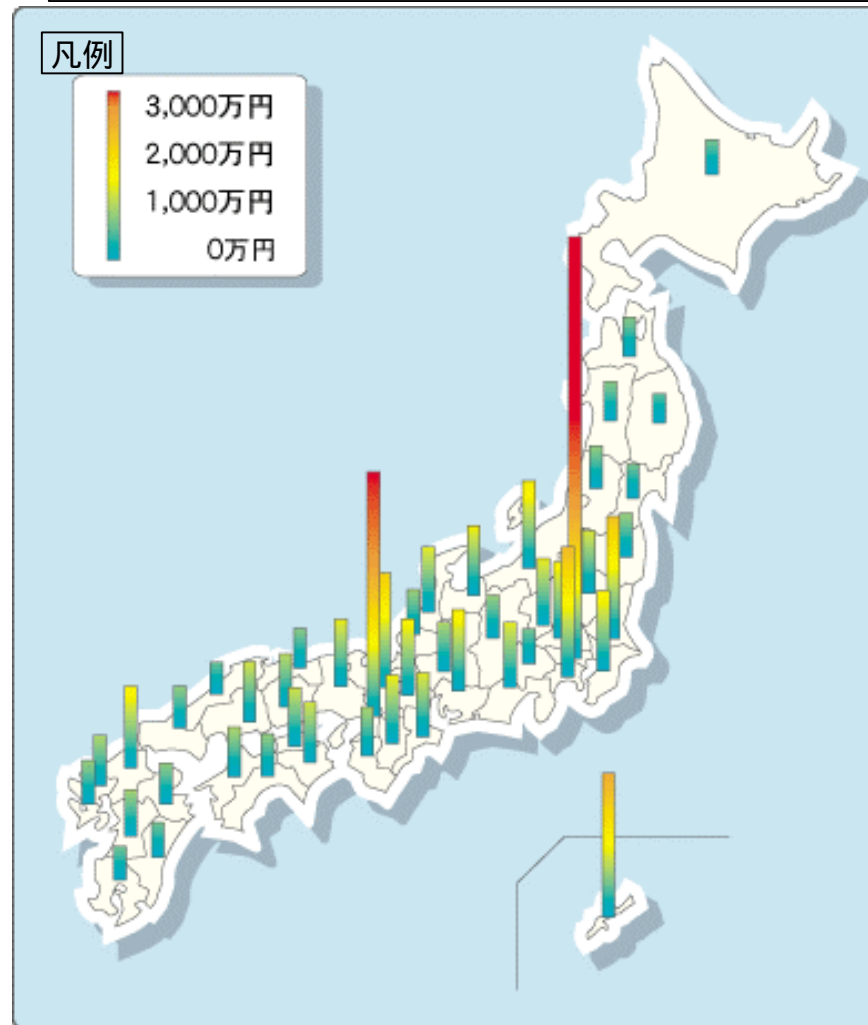
2. 経済活力の増進と都市の再生 (1)円滑なモビリティの確保

渋滞の現状

【1 kmあたりの渋滞損失（都道府県別：年間）】

順位	都道府県名	損失金額 H9延長 (万円/km)	損失時間 H9延長 (人時間/km)
1	東京都	6,700	30,000
2	大阪府	3,900	17,000
3	沖縄県	2,300	10,000
4	神奈川県	2,100	9,200
5	京都府	1,800	8,000
6	福岡県	1,300	5,800
7	愛知県	1,300	5,700
8	千葉県	1,300	5,600
9	滋賀県	1,200	5,400
10	埼玉県	1,200	5,400
11	富山県	1,100	4,900
12	兵庫県	1,100	4,700
13	奈良県	1,100	4,700
14	山梨県	1,100	4,700
15	静岡県	1,100	4,600
16	石川県	1,000	4,600
17	栃木県	1,000	4,400
18	広島県	990	4,400
19	徳島県	960	4,200
20	香川県	930	4,100
21	宮城県	890	3,900
22	三重県	870	3,900
23	岡山県	850	3,800
24	佐賀県	810	3,600
25	愛媛県	790	3,500
26	岐阜県	790	3,500
27	新潟県	780	3,500
28	和歌山県	780	3,400
29	群馬県	730	3,200
30	茨城県	710	3,200
31	福井県	710	3,100
32	長崎県	700	3,100
33	長野県	690	3,000
34	山口県	680	3,000
35	熊本県	680	3,000
36	高知県	680	3,000
37	山形県	680	3,000
38	大分県	660	2,900
39	鳥取県	650	2,900
40	青森県	630	2,800
41	秋田県	630	2,800
42	宮崎県	560	2,500
43	北海道	560	2,500
44	福島県	550	2,400
45	鹿児島県	540	2,400
46	島根県	510	2,200
47	岩手県	470	2,100
-	全国計	1,050	4,600

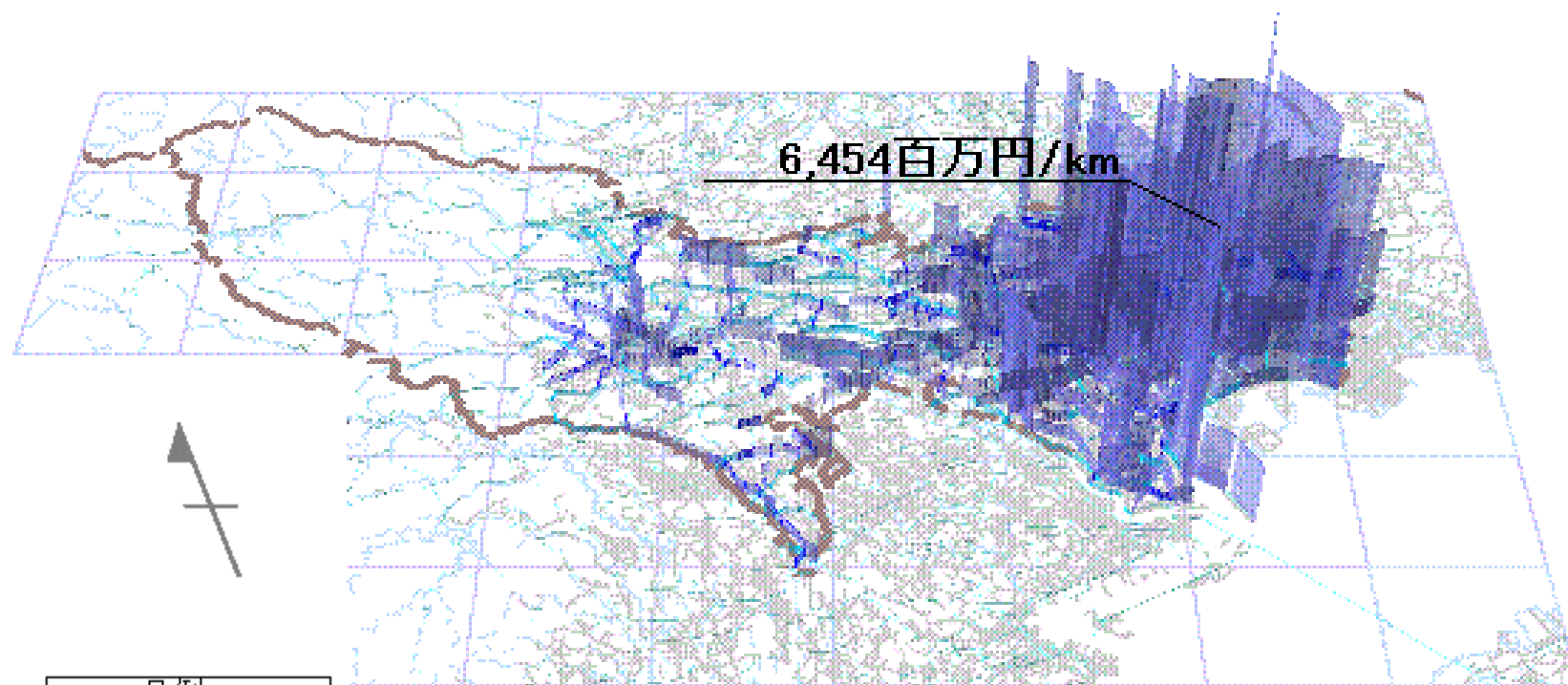
東京圏、大阪圏、沖縄県などの主に都市部では1km当りの損失金額が大きい。



都道府県別損失金額(万円/km/年)

注) 延長についても市町村道以上の道路を対象とした。

東京都 損失額全体 1.6兆円 / 年(全国第1位)
1kmあたり損失 6,700万円 / 年(全国第1位)



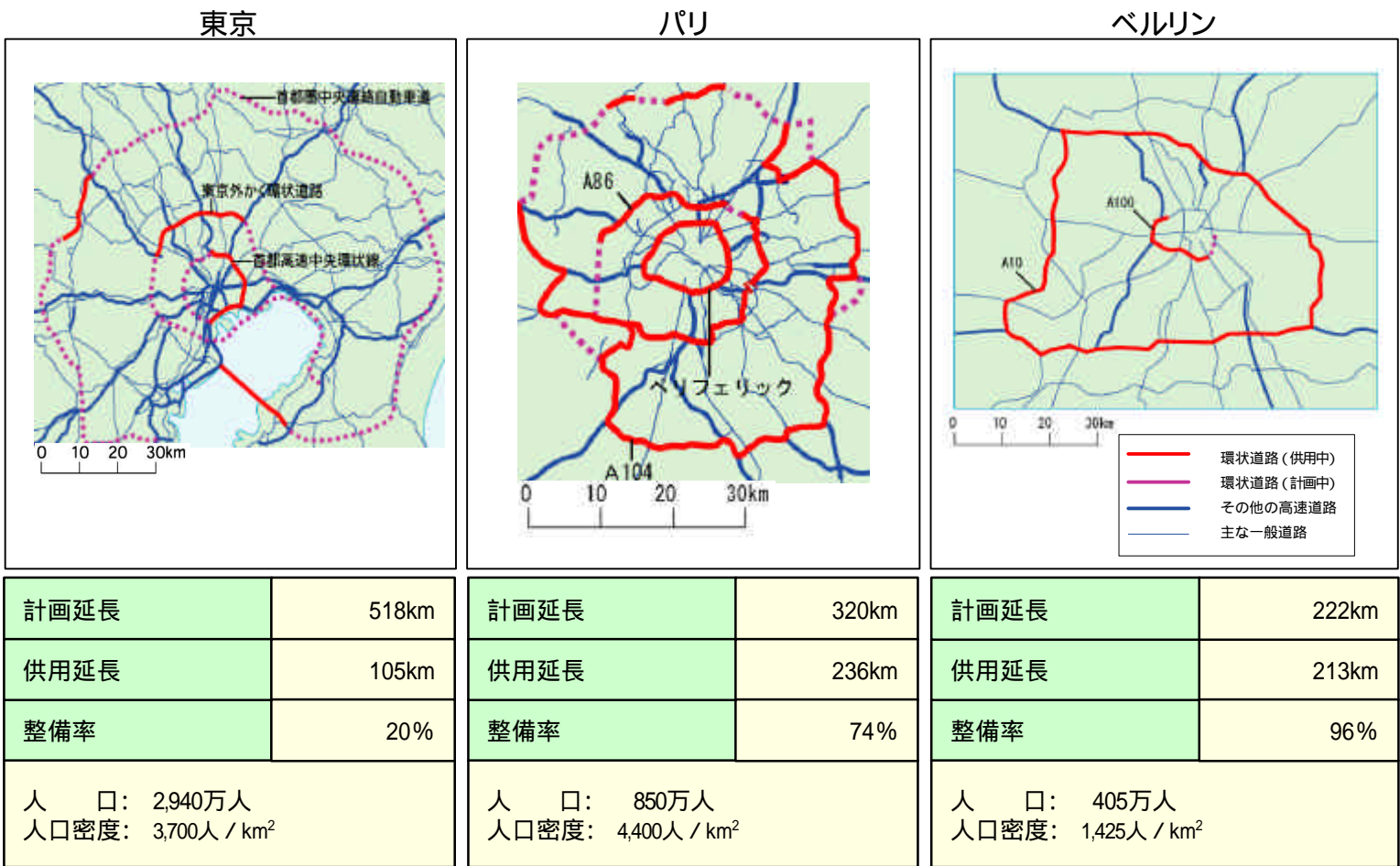
凡例	
1億円未満	1億円未満
2億円未満	2億円未満
3億円未満	3億円未満
3億円以上	3億円以上

東京23区においては延長2割の幹線道路に
ほとんど全ての渋滞が集中

海外主要都市に劣る東京圏の環状道路

首都圏における環状道路の整備率は現在約 2 割と海外主要都市に比べ著しく遅れている。

【諸外国の主要都市の環状道路の整備状況】



出典: 国土交通省

出典: パリ首都圏建設局交通建設部

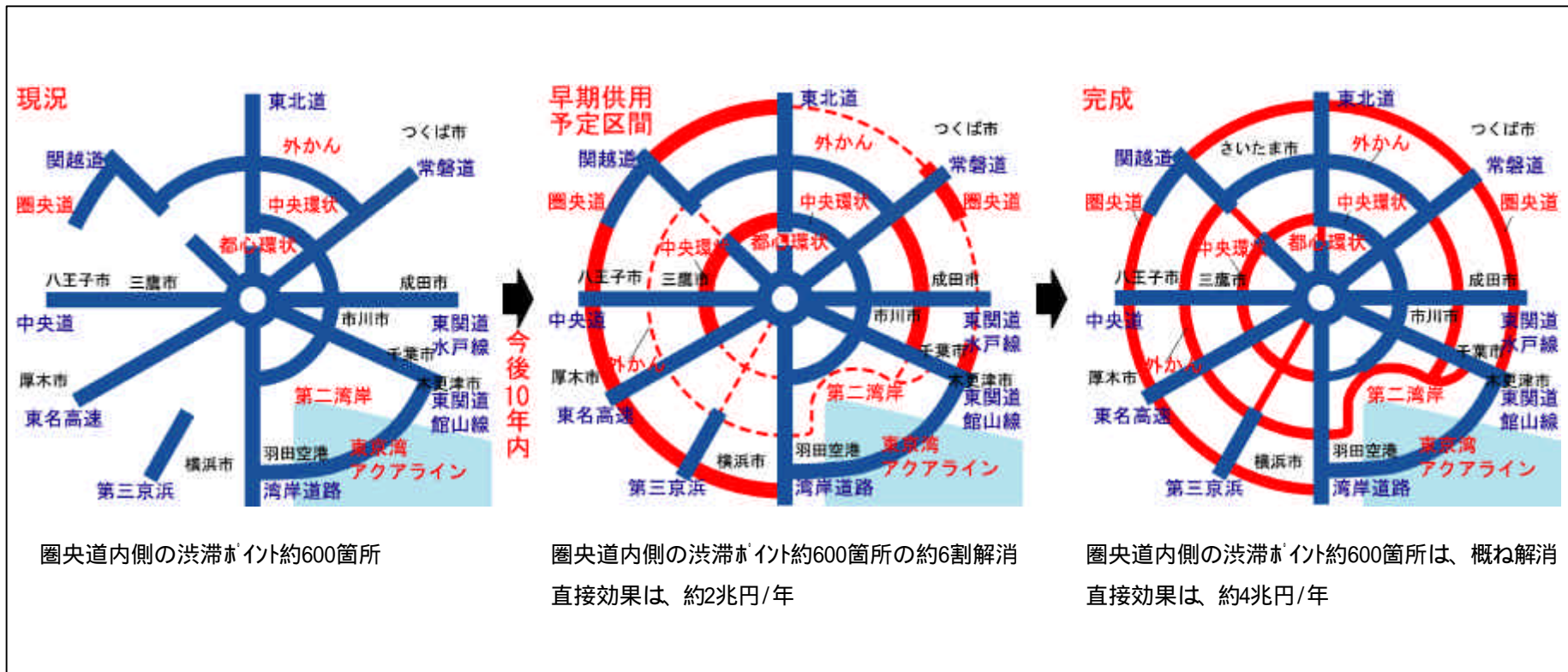
出典: ドイツ連邦交通省

人口・人口密度: 概ね環状道路の内側

環状道路の整備により、都市の骨格を形成し、都市構造を再編

首都圏においては、首都高速都心環状線の交通のうち6割が通過交通であり、この通過交通が原因で渋滞が発生。環状道路の整備により圏央道内の渋滞が概ね解消。

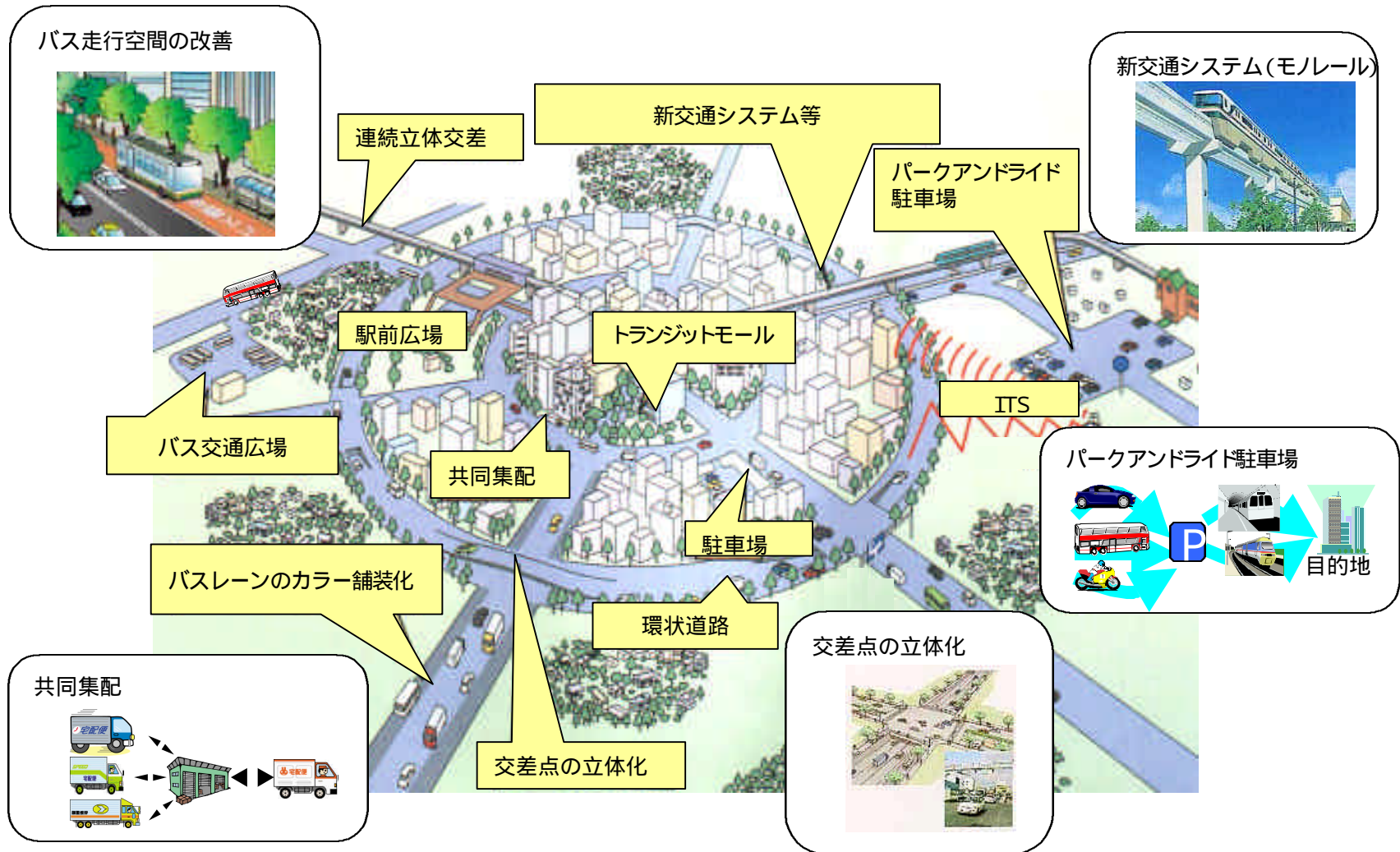
【環状道路の整備効果】



出典：国土交通省

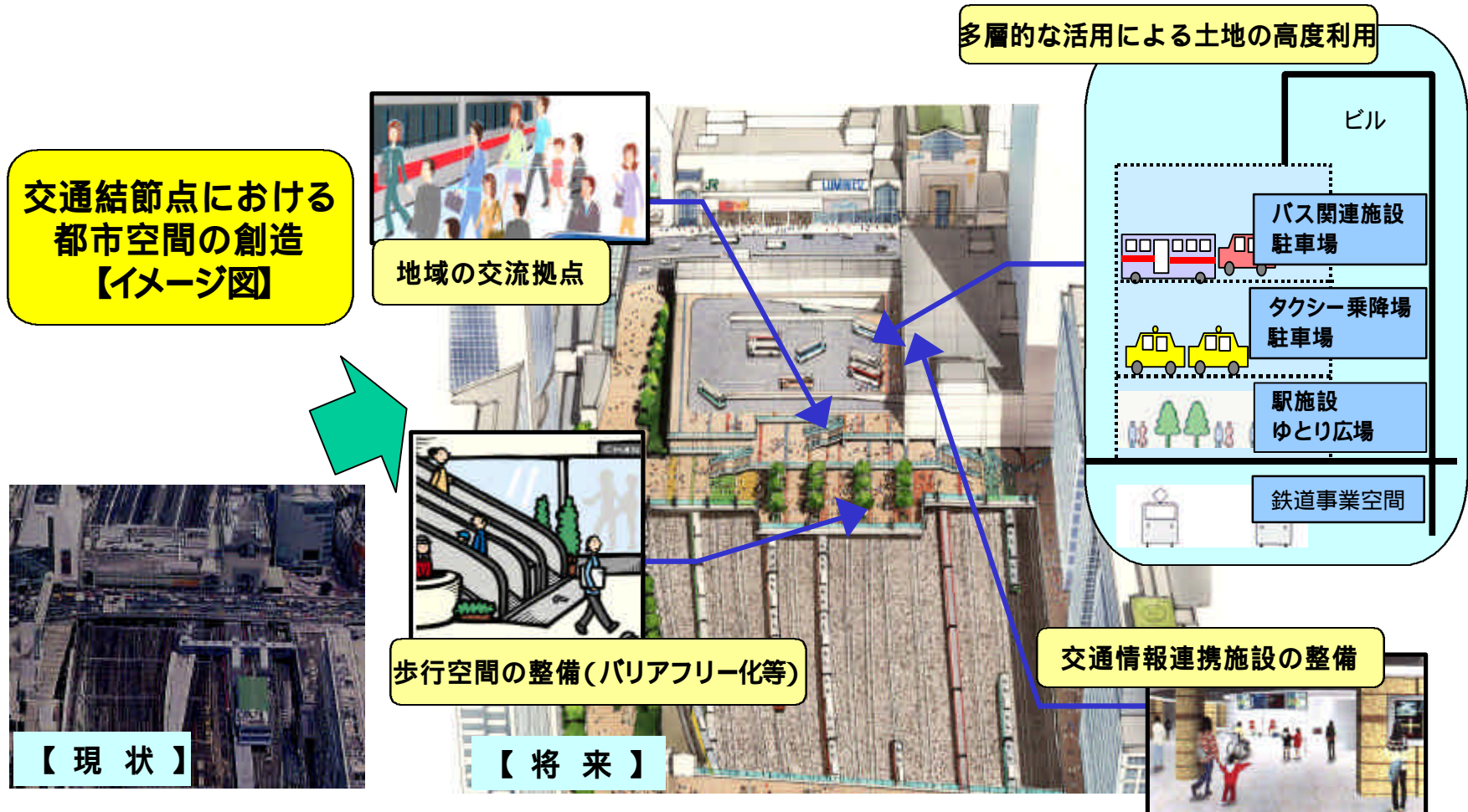
都市交通の円滑化

環状道路の整備、立体交差化等によるボトルネックの解消等を推進するとともに、新交通システム・バス等公共交通の整備及び利便性の向上、物流の効率化、パークアンドライドなどを交通需要マネジメント調査を活用しつつ推進



鉄道駅等交通結節点の改善

交通結節点改善事業を充実し、従来から実施してきたアクセス道路や駐車場等の整備に加え、地下自由通路等の整備、道路情報等を提供する交通連携情報施設の整備等を実施。



踏切対策の集中的実施

< 現状 > ピーク時に40分以上閉まる“開かざる踏切”は全国に約1,000箇所
平成12年度の踏切事故は468件、死傷者数は288人

< 対策 >

< 道路側 >
連続立体交差事業等による踏切道の立体交差化
踏切道の拡幅等の構造改良
歩行者立体横断施設の整備
など



< 鉄道側 >
踏切遮断機 警報機等の保安設備の整備・高規格化
踏切警報時間制御装置の整備
(遮断時間の適正化)
など

連続立体交差事業

事業前 (西武池袋線 笹目通り)



事業後



< 効果 > “開かざる踏切”の約半分について、平成22年度までに改良

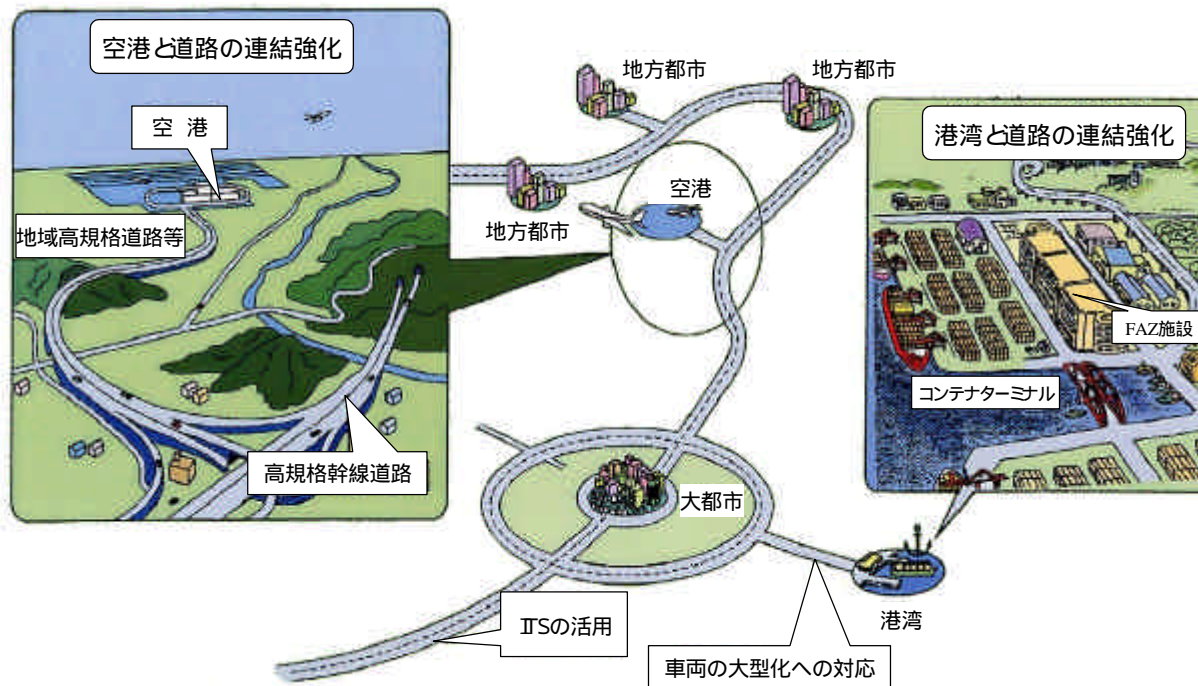
(2) 物流の効率化

都市の魅力と活力を再生する国際交流・物流拠点とのアクセスの向上

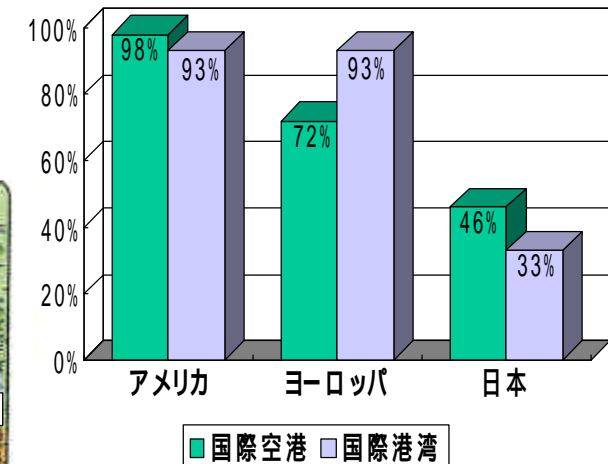
空港・港湾等の国際交流・物流拠点と高速道路網とのアクセス状況は、欧米に比べ依然として低水準。都市の魅力や国際競争力の低下の一因となっている。

アクセス道路の重点的な連携整備・機能向上により、人、モノの移動を活性化し、都市機能の向上、我が国産業の国際競争力の強化を図る。

【国際交流・物流拠点とのアクセス向上のイメージ】



国際空港・港湾と高速道路網とのアクセス状況



21世紀初頭には
欧米並みの約9割へ

(3) 情報化の推進

ITS（高度道路交通システム）とは

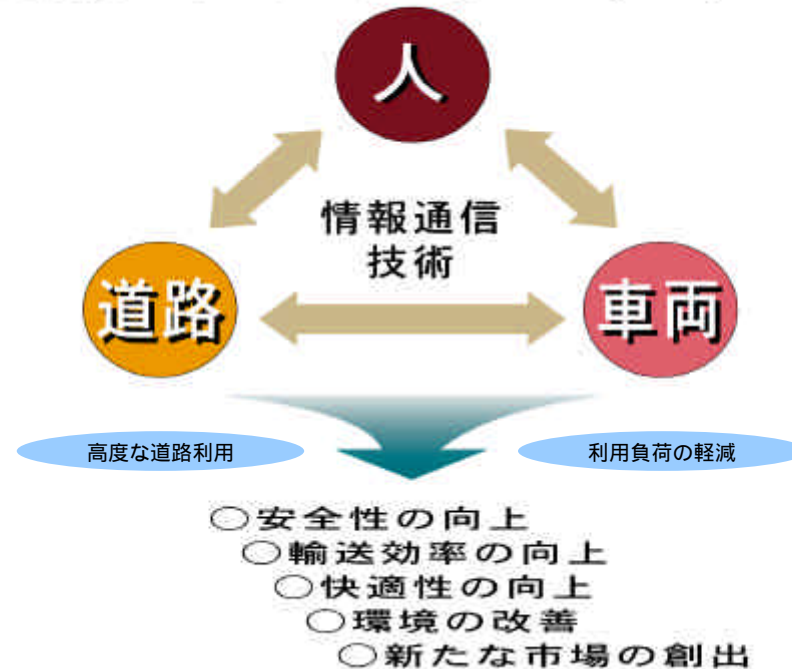
ITSとは・・・現代の道路交通問題を解決する戦略的手段であり、最先端のIT（情報通信技術）を活用した新しい道路システム。

ITSは巨大な市場を創出・・・経済効果は約60兆円（2015年度までのITS情報通信関連市場の累計）（電気通信技術審議会答申より）

【現代の道路交通問題】

- ・ 渋滞 損失：年間約12兆円
- ・ 交通事故
事故：年間約80万件、
死者：年間約9千人
- ・ 環境の悪化
CO₂排出量：約19%は
自動車からの排出

高度道路交通システム（ITS；Intelligent Transport Systems）とは

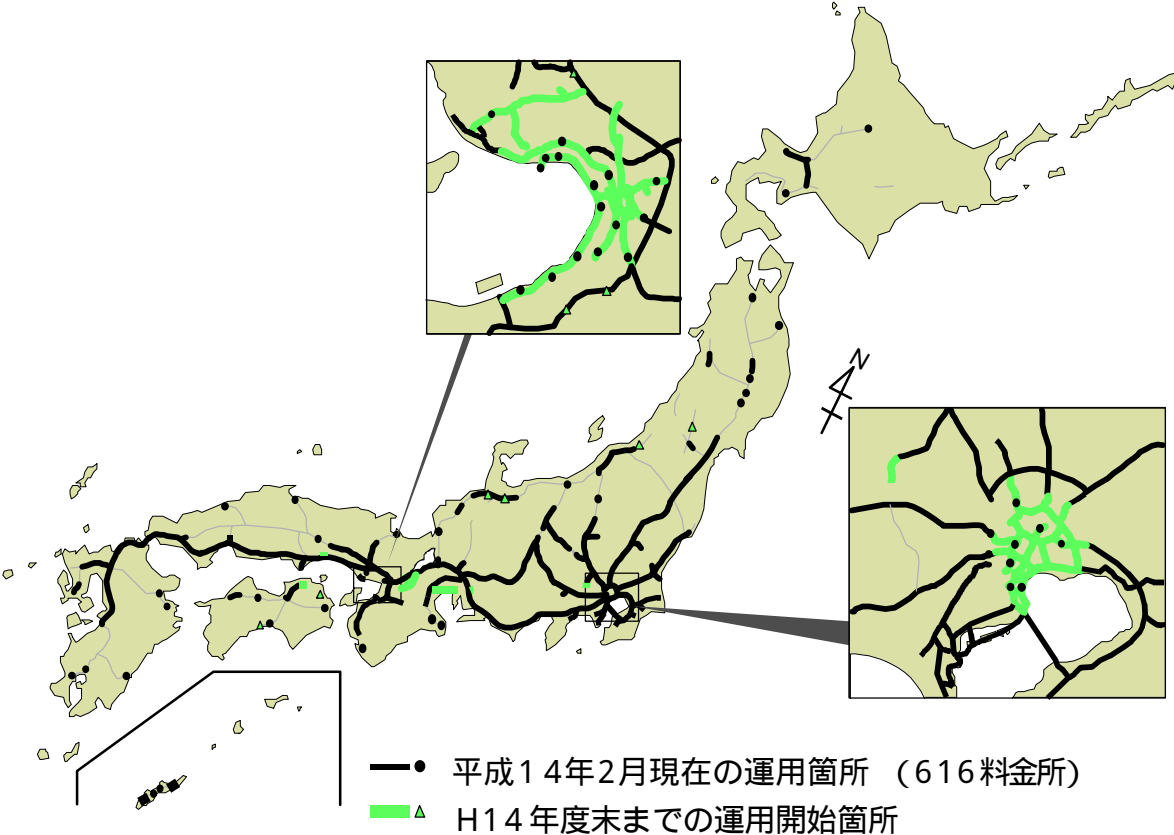
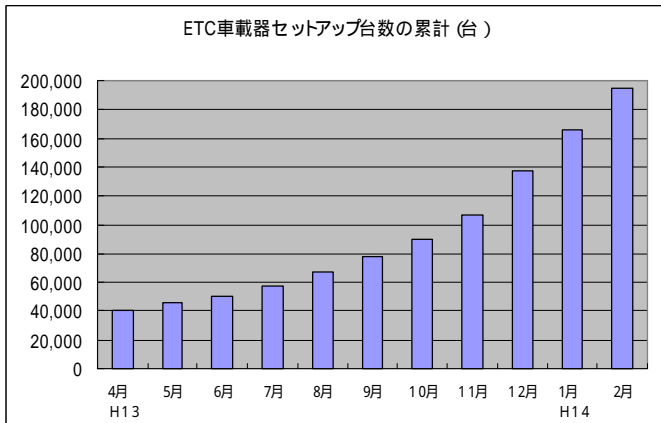
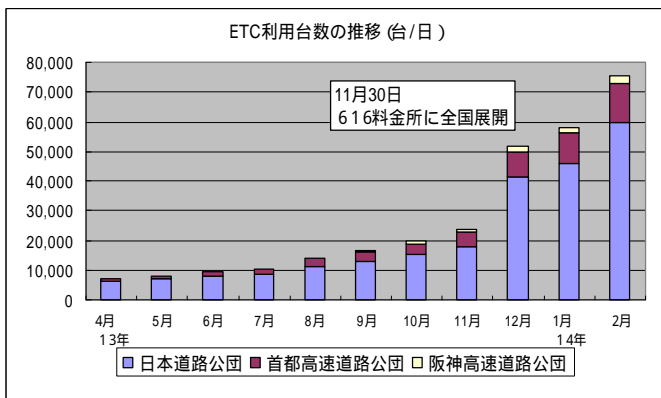


ETC (ノンストップ自動料金支払いシステム)

料金所のアンテナと車載器が無線通信を行うことにより、ノンストップ、キャッシュレスで有料道路の利用が可能なシステム。普及により料金所渋滞が緩和。

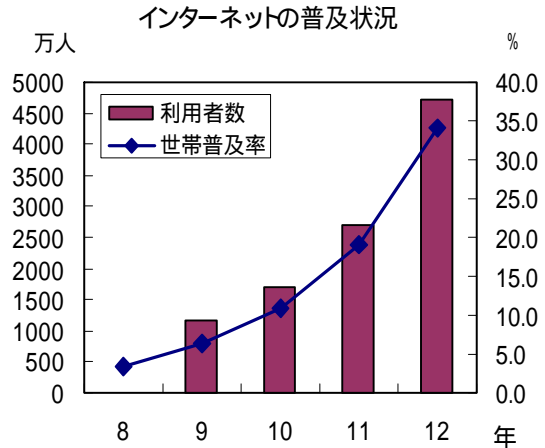
ETCの普及促進策

- ・「ETC期間限定特別割引」を実施中
- ・ハイウェイカードの割引率を考慮した前納割引をH14年度早期に導入予定
- ・専用レーンの拡充
- ・民間の車載器メーカー・販売店等による各種キャンペーンの実施

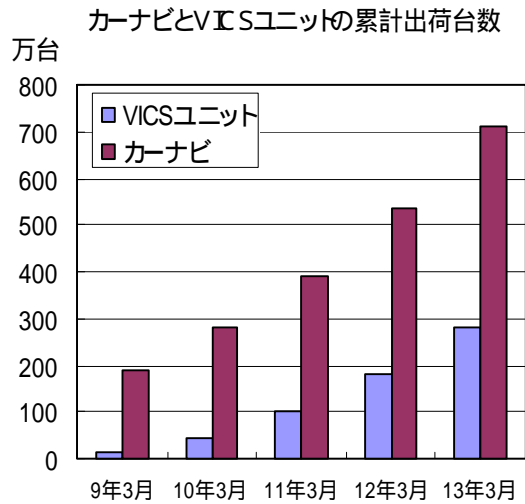


情報ハイウェイの構築

急速な情報化社会への進展。



<資料>情報通信白書(平成13年度 総務省)より作成



出典: VICSセンターデータより作成

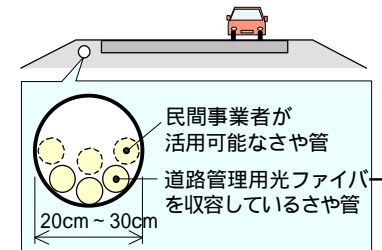
道路管理用の光ファイバーを収容するとともに、その予備空間に民間光ファイバーを収容可能な情報BOXを平成12年度末までに約15,900km整備し、青森～鹿児島が概成。

延べ約8,800kmの民間光ファイバーが情報BOXに入溝済み。(H13.11末現在)
将来的には、上記を含め延べ約60,000kmの利用意向あり。(H13.11末現在)

【情報BOXのイメージ】

民間光ファイバー敷設にかかるコスト(試算、km当たり)

単独整備用	情報BOX利用
約1億円	0.1億円以下



【情報BOXの整備概要図】

