

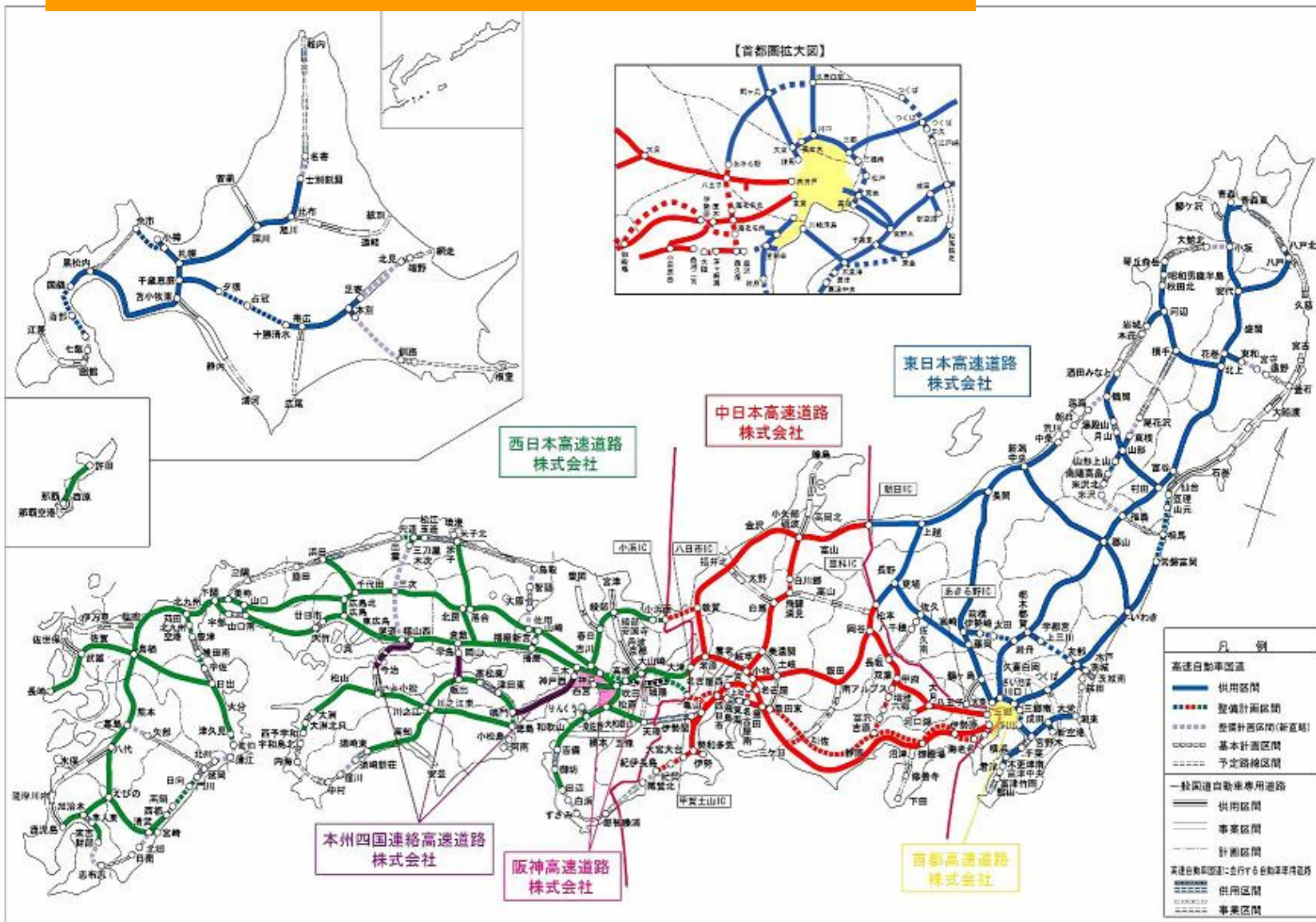
# 高速道路事業 と 道路公団民営化

経済同友会 構造改革レビュー委員会

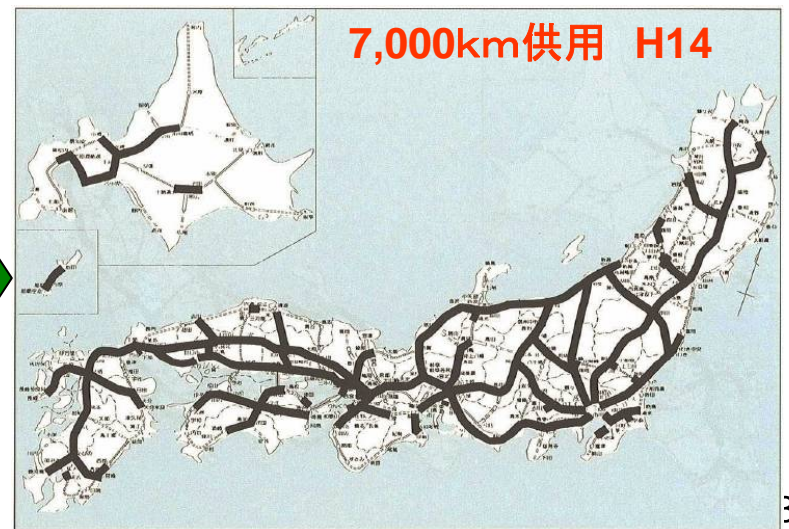
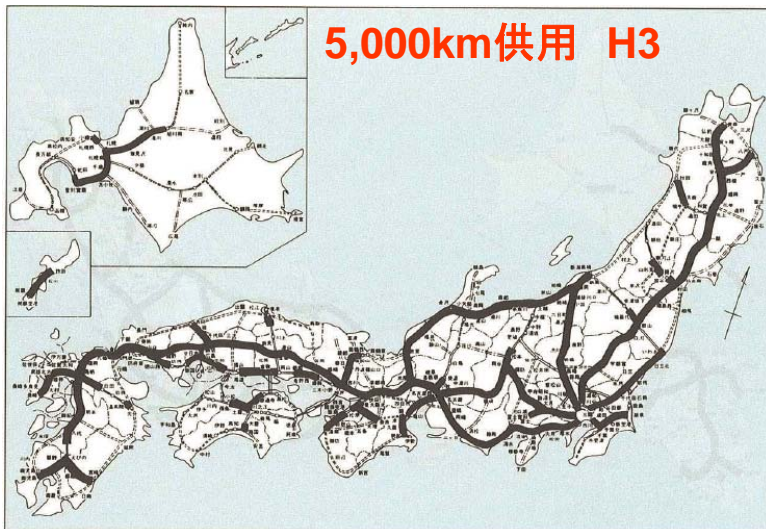
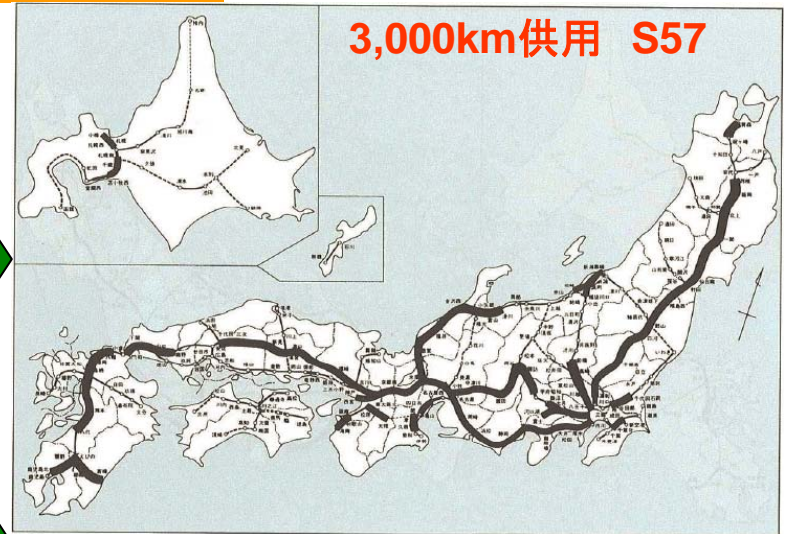
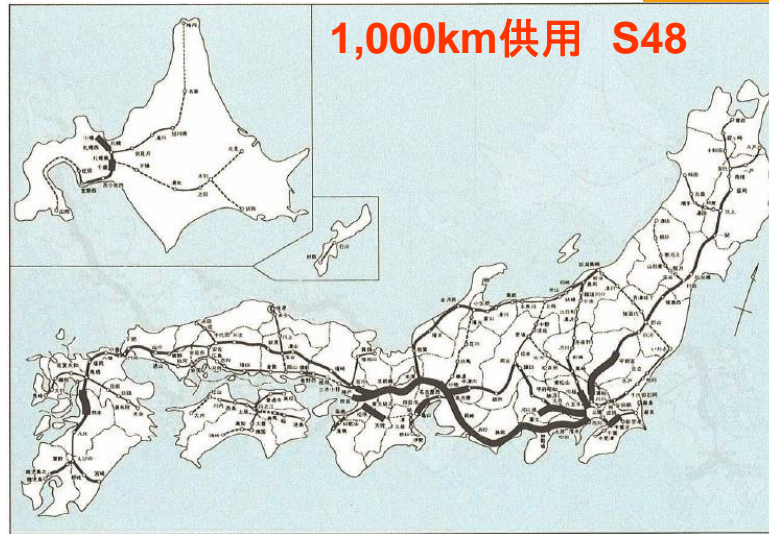
2006.11.06

独立行政法人 日本高速道路保有・債務返済機構  
理事長 勢山 廣直

# 高速道路株式会社の事業範囲



# 道路整備の変遷



# 高速道路の整備効果

## 高速道路の特性・価値

- \* 時間短縮
- \* ネットワークとアクセス
- \* 定時性
- \* 交通コストの低減
- \* 交通事故の減少
- \* 生活圏と通過交通の分離
- \* 環境負荷が少ない

- \* 経済の広域化・地域の活性化
- \* 個人行動の広域化・交流の促進
- \* 経済の効率化
- \* Quality of Lifeの向上
- \* 防災・緊急施設へのアクセス・環境・交通安全

東京卸売市場  
(資料1-1, 1-2)

常陸那珂港  
(資料2)

高速バス  
(資料3)

空港・港湾へのアクセス  
(資料4-1, 4-2)

渋滞対策: ネットワーク、ETC  
(資料5-1, 5-2)

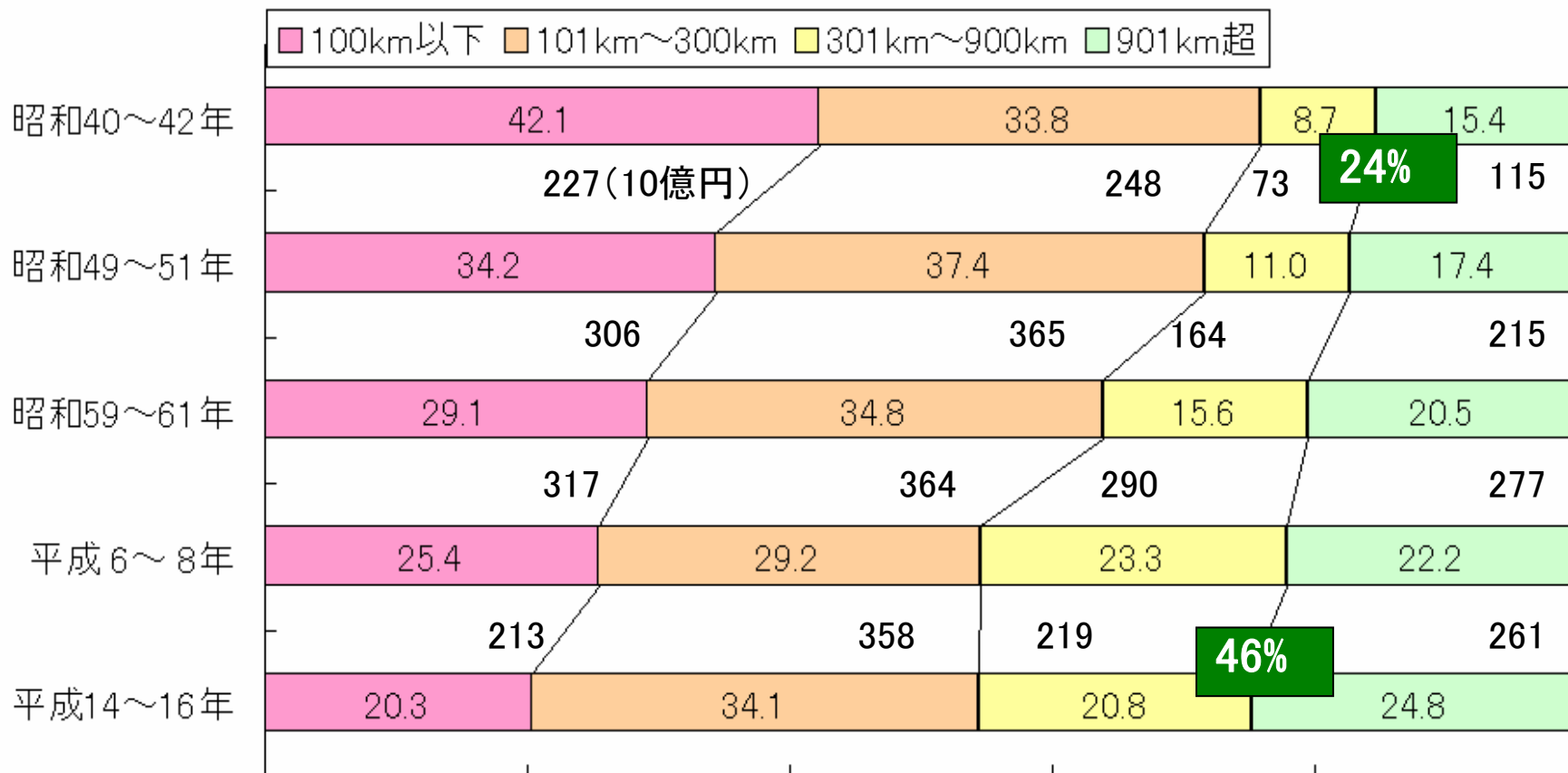
災害: 中越地震  
(資料6-1, 6-2)

医療施設へのアクセス  
(資料7-1, 7-2)

交通事故(資料8-1)  
環境負荷(資料8-2)

# 東京都中央卸売市場の野菜入荷高(金額)における 東京からの距離帯別シェアの推移

(資料1-1)

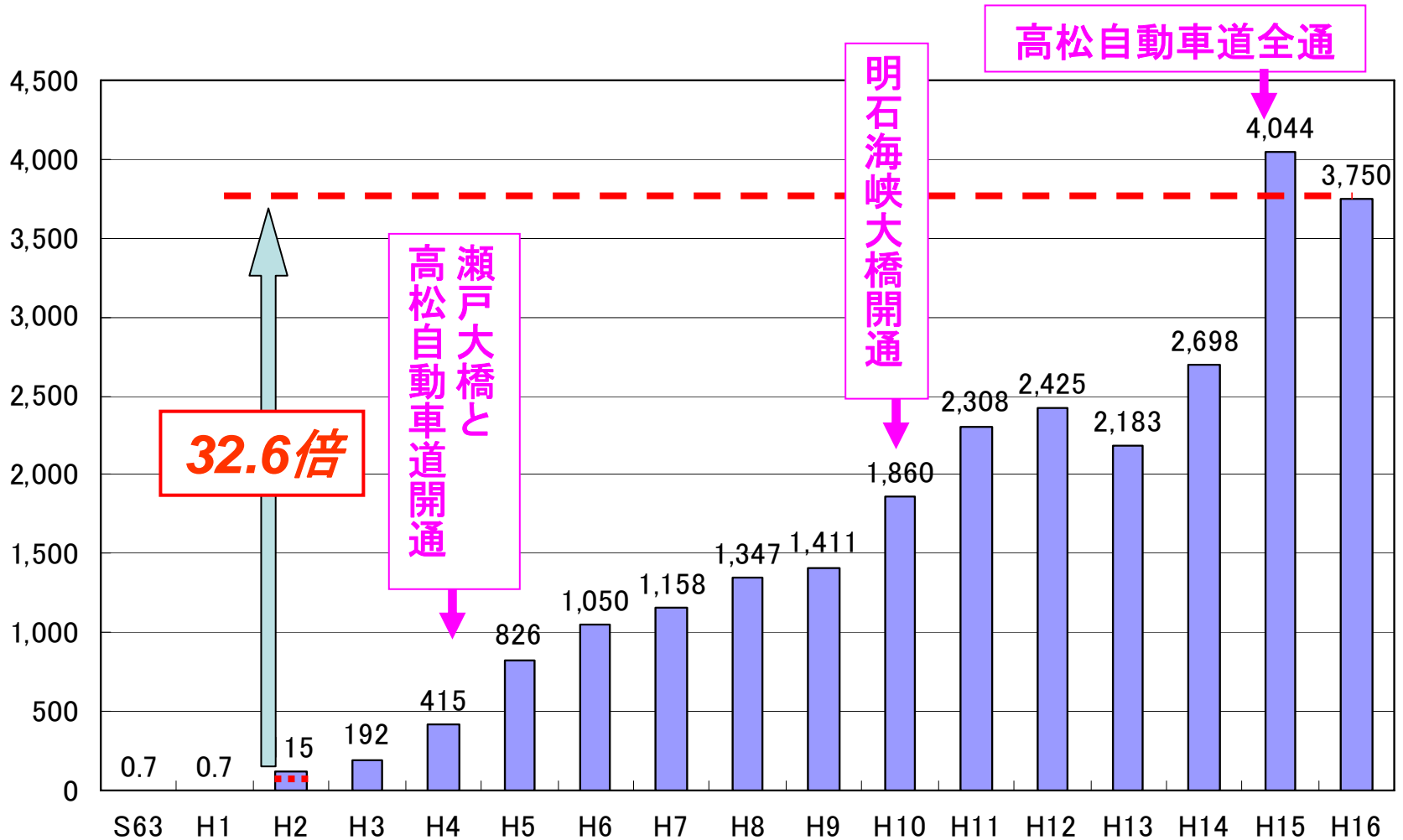


注1 : 100km以下 千葉、埼玉、東京、神奈川  
 101km~300km 福島、茨城、栃木、群馬、山梨、静岡、長野  
 901km超 北海道、山口、愛媛、高知、九州7県  
 301km~900km その他の府県

注2 : 沖縄県及び外国からの入荷高を除く  
 注3 : 金額は沖縄県含む  
 資料) 東京都中央卸売市場年報

# 愛媛県産「真鯛」の東京都中央卸売市場 における取扱量の変化

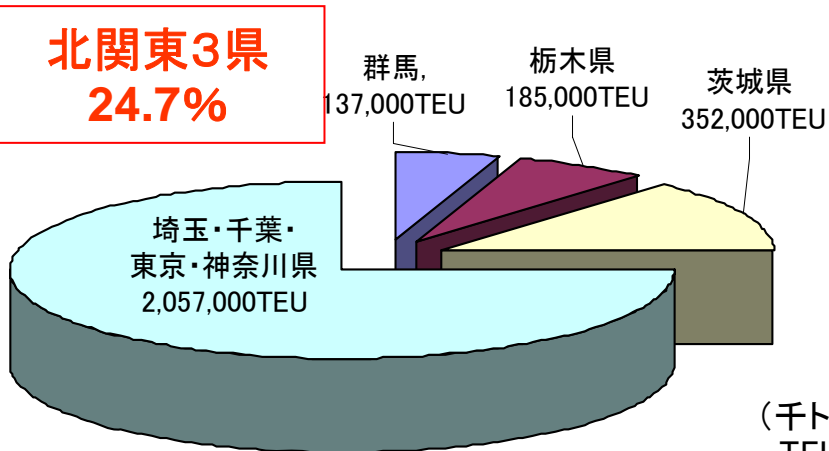
(資料1-2)



# 東水戸道路・北関東自動車道路の整備による 東京圏の物流への影響

(資料2)

## 京浜港のコンテナ貨物量の県別内訳

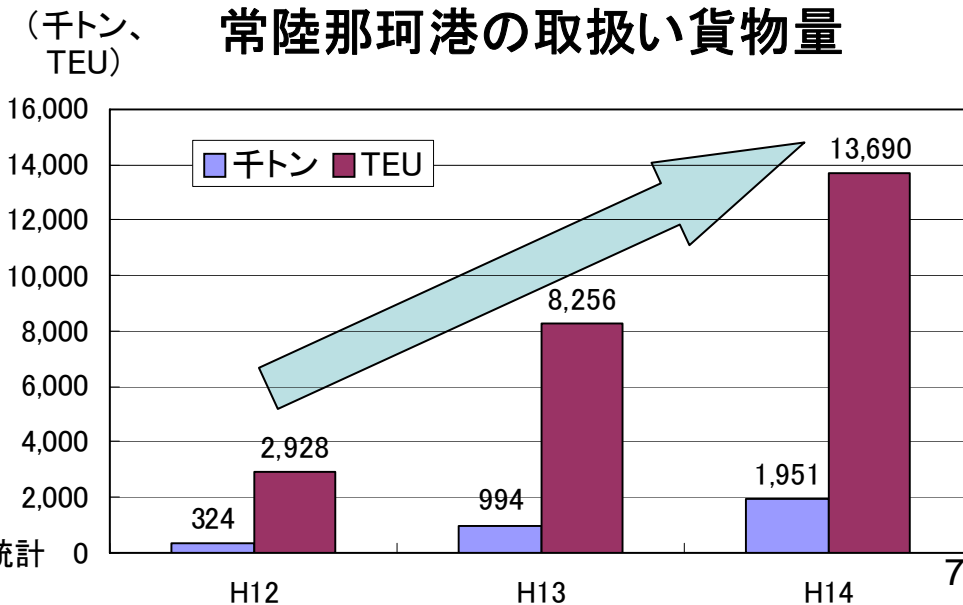


京浜港の  
**1/4**  
を北関東  
3県が利  
用してい  
た。

北関東道:H12.3~  
H13.3部分開通  
東水戸道路:H11.7全通

注) TEU: 20フィートコンテナ換算個数  
資料/全国輸出入コンテナ貨物流動調査  
「平成10年10月調査」による年間取扱量

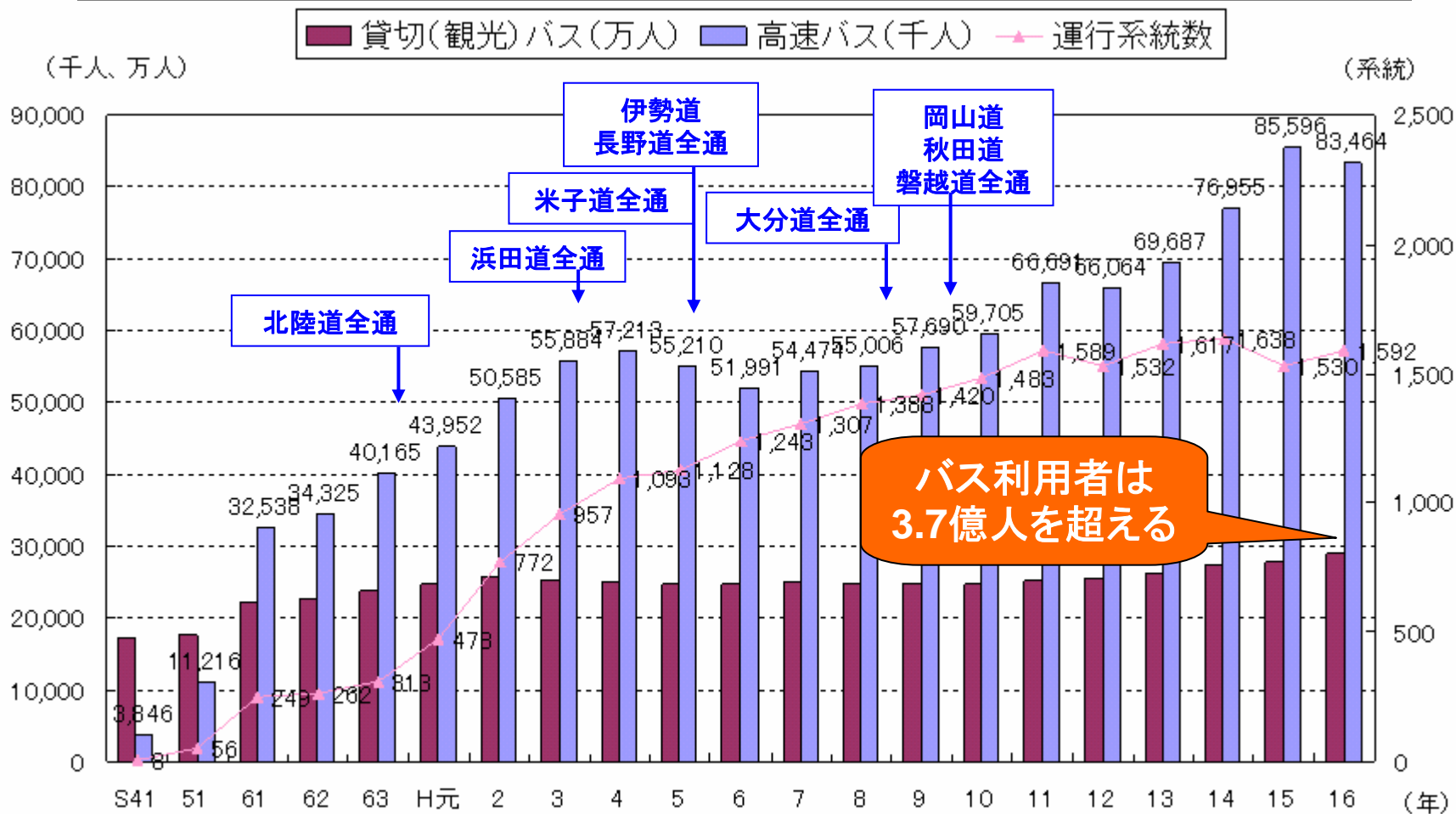
## 常陸那珂港の取扱い貨物量



資料/港湾統計

# 高速バスの運行状況の推移

(資料3)



バス利用者は  
3.7億人を超える

平成18年4月現在のバスのストップ箇所数

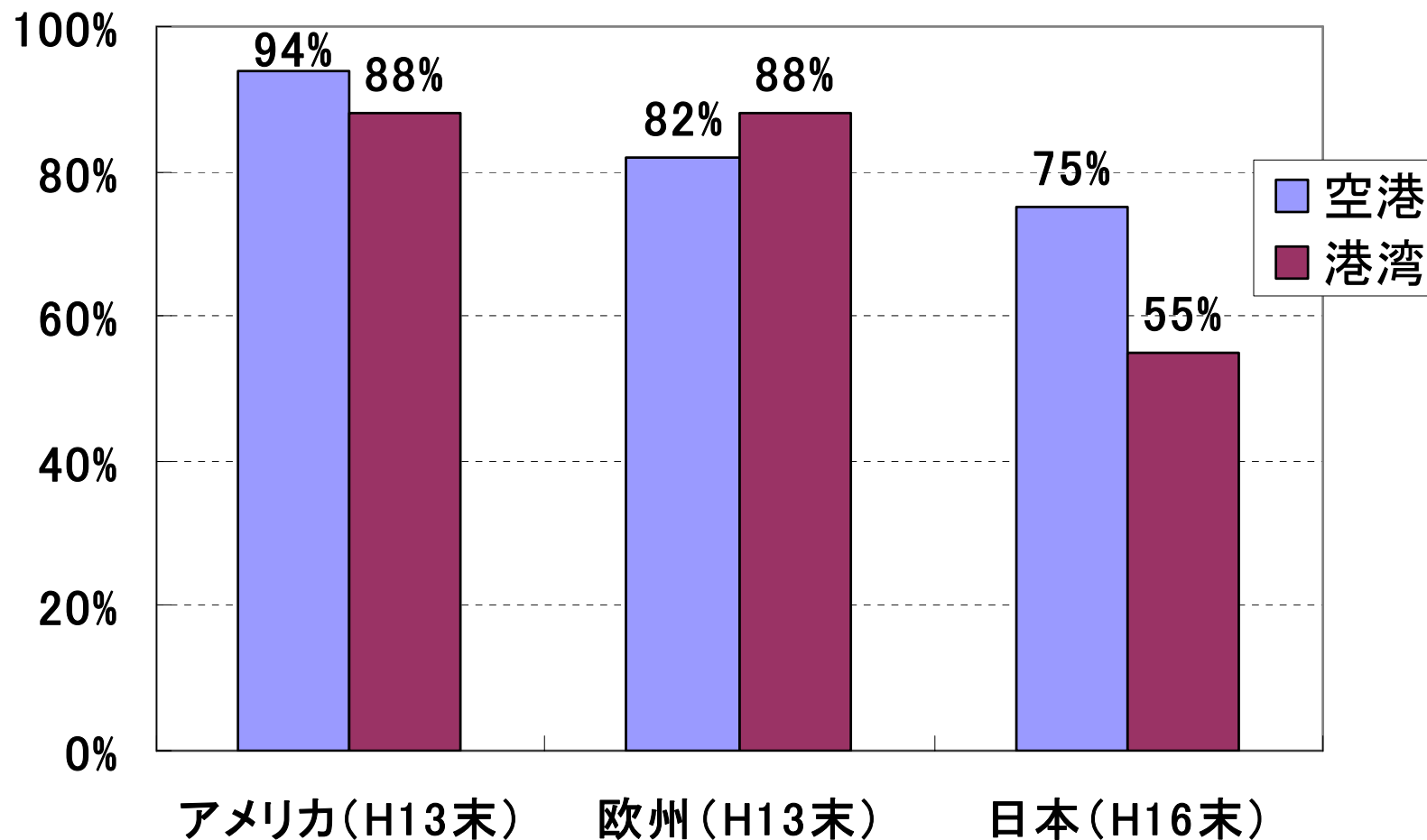
単独	IC併設	SA併設	PA併設	計
320	319	39	87	765

資料／国土交通省



# 拠点的な空港・港湾への 道路アクセス状況(国際比較)

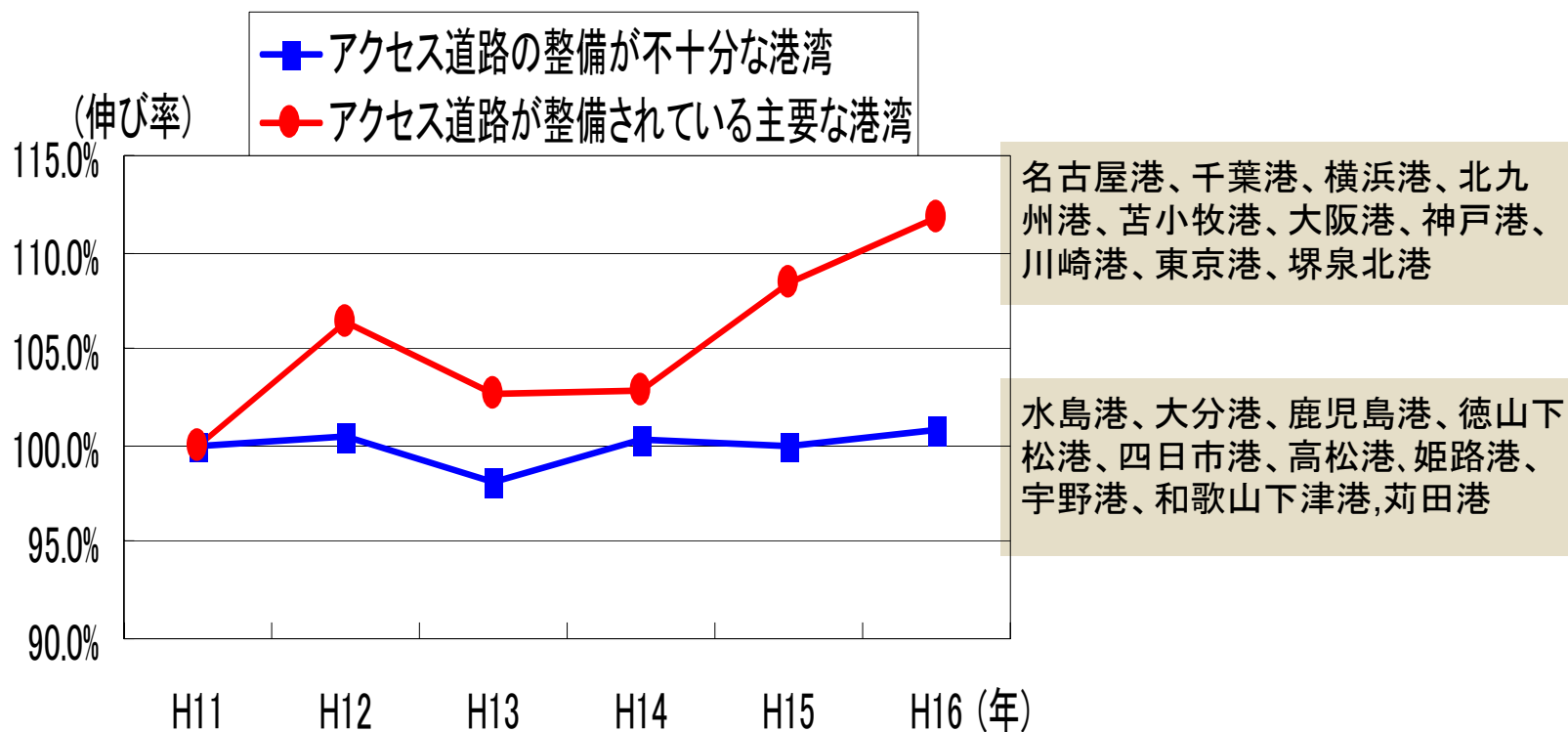
(資料4-1)



# アクセス道路の重要性

(資料4-2)

## 貨物量の伸び



# 渋滞対策：環状ネットワーク化

(資料5-1)

- 中央環状新宿線完成などにより概ね3年程度で渋滞を半減させ、中央環状品川線（平成25年度予定）などにより概ね10年以内で渋滞をほぼ解消することを目指す。

## 渋滞緩和効果



現在



概ね3年程度

〔新宿線を含む〕



概ね10年以内

〔品川線(平成25年度完成予定)を含む〕

- 渋滞区間(20km/h以下)
- 混雑区間(20km/hを超え、40km/h以下)

※渋滞状況は、平日朝ピーク時(11時)の渋滞長を示す。

出典：首都高渋滞対策アクションプログラム

## 環境改善効果

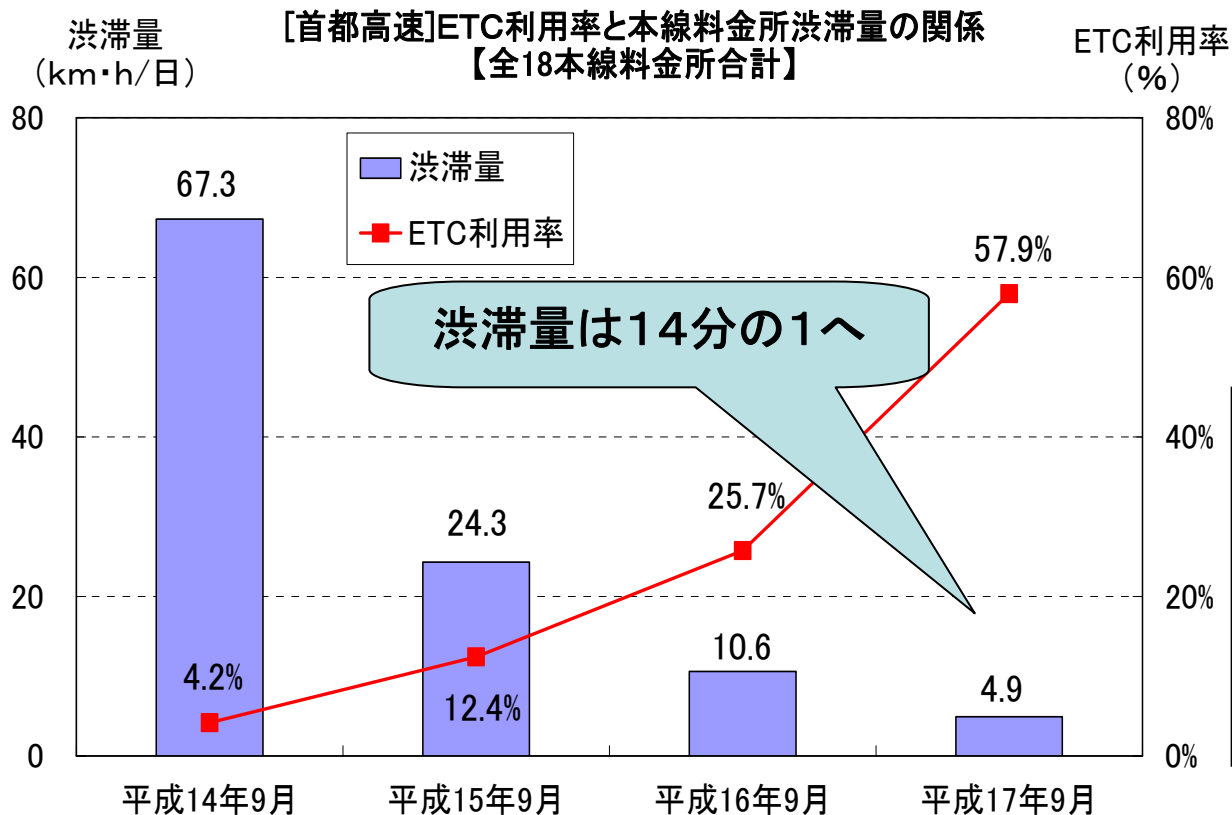
CO2:  
△40万トン

NOX:  
△400トン

SPM(浮遊粒子  
状物質):  
△30トン

# 渋滞対策:ETC

(資料5-2)



ETC利用率50%で  
料金所周辺のCO2  
は渋滞の  
改善に伴って  
34%減少

ETCは

多様な料金設定を可能とする基本インフラでもある  
(対距離料金制・時間帯別料金制・イベント料金など)

# 中越地震の復旧事例：19時間で緊急車両の通行可能に (資料6-1)

- ① 高速道路では、被災19時間後までに、緊急車両の通行を確保。
- ② 直轄国道では、被災2日後までに、和南津トンネルを除き、一般車両の通行を確保。
- ③ 直轄国道は被災10日後までに、高速道路は被災13日後までに全線で一般車両の通行を確保。
- ④ 上越新幹線は、被災65日後に臨時ダイヤで全線運転再開
- ⑤ 在来線は、被災64日後に全線運転再開(一部臨時ダイヤ)

○被災直後から応急復旧作業を開始し、早期に緊急車両等の通行を確保。【H16/11/26 16:00 全線で4車線通行を確保】  
 【H16/10/23 17:56 地震発生】 【H16/10/24 13:00 全線で緊急車両の通行確保】 【H16/11/5 16:00 全線で一般車両の通行確保】

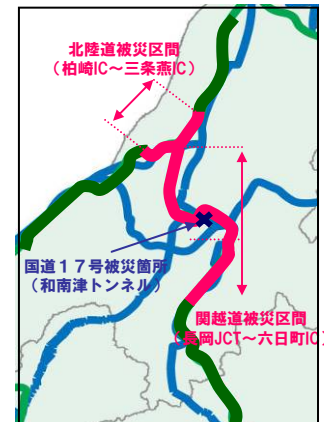
## 関越道



## 国道17号

【H16/11/2 16:20 17号全線で一般車両の通行確保】

(和南津  
トンネル)



# 災害時における道路のネットワーク効果

(資料6-2)

大規模災害により道路が寸断された場合でも、代替路が確保されていると、「社会・経済への被害を最小限にとどめる」ことができる

## ○新潟県中越地震における事例

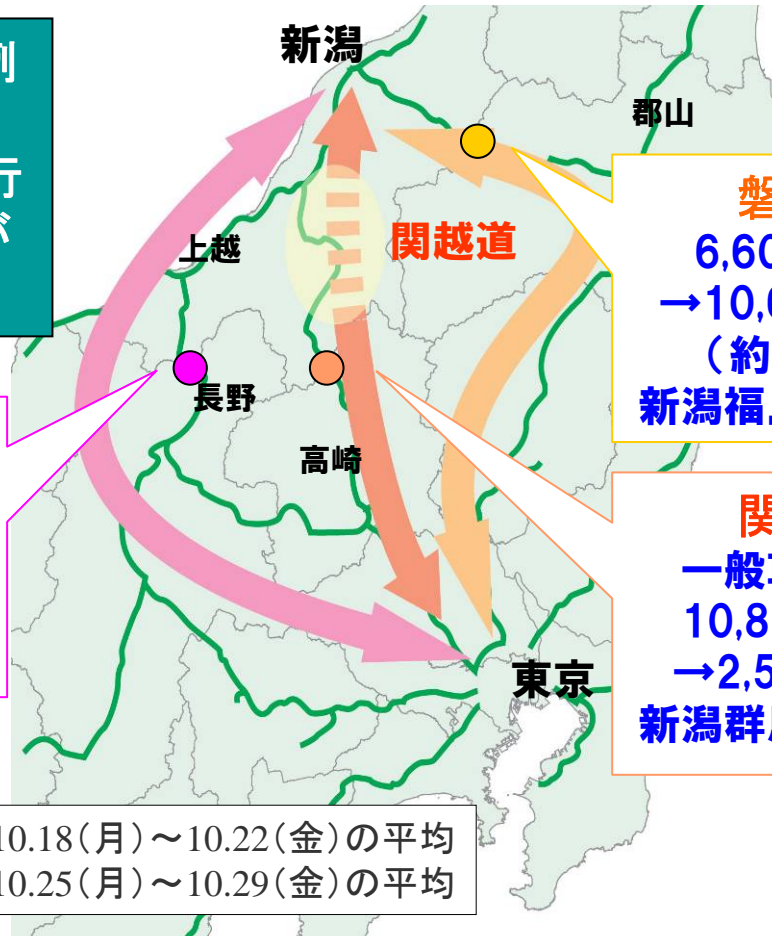
新潟県中越地震で関越道が通行止めの際、磐越道と上信越道が迂回ルートとして活用。

**上信越道**  
9,000台/日  
→12,800台/日  
(約4割増)  
新潟長野県境断面

**磐越道**  
6,600台/日  
→10,600台/日  
(約6割増)  
新潟福島県境断面

**関越道**  
一般車通行止  
10,800台/日  
→2,500台/日  
新潟群馬県境断面

震災前:H16.10.18(月)~10.22(金)の平均  
震災後:H16.10.25(月)~10.29(金)の平均

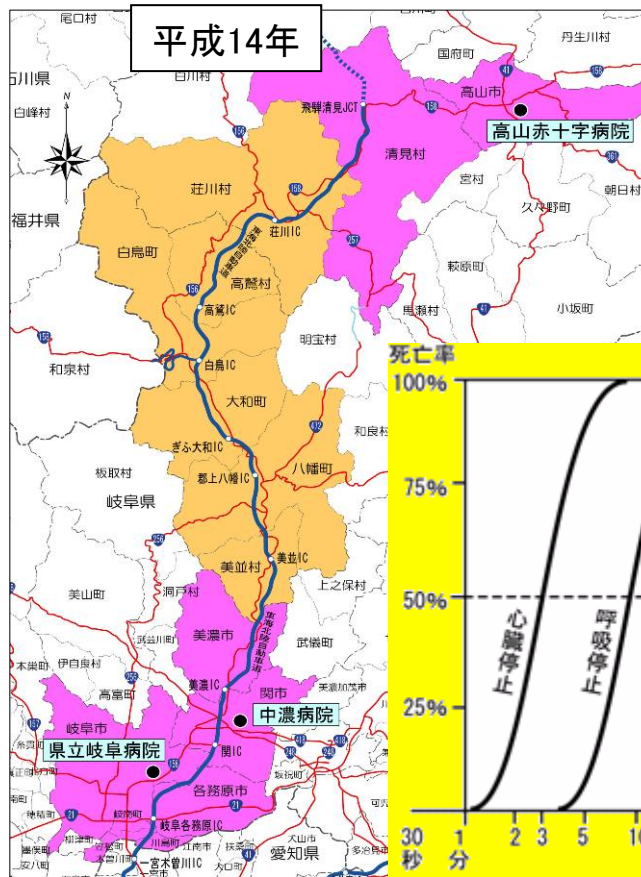
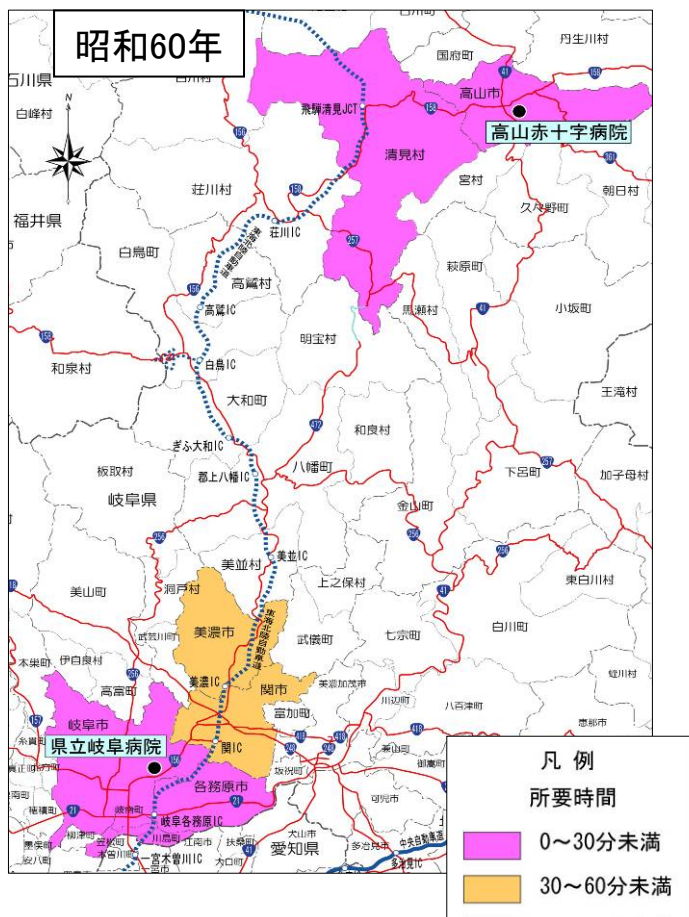


# 医療施設へのアクセス向上

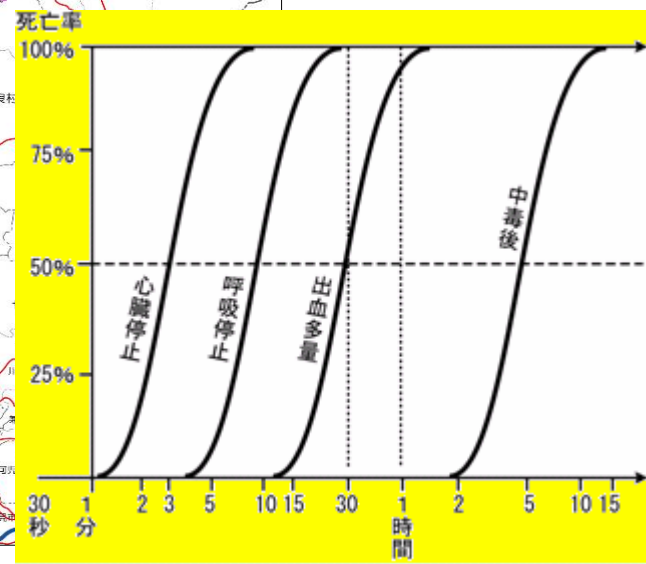
(資料7)

～第三次医療機関の沿道カバー率が大幅に拡大し、救急搬送の時間短縮に貢献～

- ・東海北陸道未開通時と比較すると、第三次医療機関の60分カバー圏は大幅に拡大
- ・沿道全域が60分カバー圏内



[カラー曲線]



※道路交通センサス

交通事故：  
 高速道路の死傷事故率は全道路の12分の1 (資料8-1)

- \* 自動車専用
- \* 交差点がない
- \* 原則非対面
- \* 設計基準

1億台Kmあたり死傷事故率

	1995	2005	2005実数
高速国道	11件	10件	6797件
全道路	106件	120件	

生活道路から通過交通等を排除することによる安全性向上も大きい

走行速度と環境負荷：  
 NOx、SPM、CO2 いずれも60Km～80Kmで負荷が最小 (資料8-2)

